TREŚĆ:

SPROSTOWANIE.

Na skutek wadliwego układu treści notatki w Nr 8 na str. 12, dotyczącej posiedzenia Zarządu Głównego Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, notatka ta została zniekształcona.

Ustęp rozpoczynający się słowami: „Ponadto Zarząd Główny..." powinien być umieszczony w końcu notatki po ustępie kończącym się słowami „z p. Wicepremierem inż. Kwiatkowskim".

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 maja 1937 r. | NR 9

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zagadnienie Gdyni, jako portu zasadniczego

Przed przystąpieniem do omówienia zagadnienia Gdyni jako portu zasadniczego, koniecznym jest bliższe wyjaśnienie samej istoty tego zagadnienia, oraz związanego z nim ściśle pojęcia Konferencyj Żeglugowych.

Pojęcie portu zasadniczego jest pojęciem stawki frachtowej. Jest ono stosowane w Konferencjach linii regularnych, utrzymujących komunikację transoceaniczną, ściślej mówiąc w transporcie morskim między Europą Północną a portami zaoceanicznymi.

Pojęcie to oznacza stosowanie jednolitego, najniższego, poziomu stawek frachtowych ze szeregu ważniejszych portów do jednego transoceanicznego, czyli do jednego portu przeznaczenia. Pojęcie base portu odnosi się tylko do danej konferencji, inaczej mówiąc do danego odcinka żeglugowego. Dla jednej konferencji, jeden port może być portem zasadniczym, podczas gdy przez drugą konferencję port ten nie jest uznany. Jedna konferencja nie ma w tym względzie wpływu na drugą.

W odniesieniu do portu zasadniczego oprócz terminu „base port", używane są określenia „terminal port" i „main port". Wszystkie te terminy równają się pojęciu portu głównego, zasadniczego.

W odróżnieniu od portów zasadniczych istnieją porty drugorzędne, z drugiej strefy (range ports, preterminal ports), dla których stosuje się do tych samych portów przeznaczenia stawki wyższe. Stawki dla tych portów oblicza się przez dorzucenie określonego dodatku do stawki zasadniczej, obowiązującej do portu zasadniczego:

(Np. przed uznaniem Gdyni za base port przez Konferencję Dalekowschodnią obliczano stawkę frachtową dla Gdyni następująco: Fracht z portów zasadniczych np. z Hamburga zwiększony o sh 6/— za tonę przy towarach ciężkich. Porty położone na północ od Gdyni są uznawane za porty strefy drugiej i dodatek ten wynosi sh 10/—).

Dodatek strefowy (range addition, preterminal addition), jest dodatkiem frachtowym, przeznaczonym na pokrycie kosztów dowozu towaru z portu strefowego do portu zasadniczego. Dowóz ten odbywa się na podstawie kontraktu linii dalekobieżnej z liniami dowozowymi.

Dodatek strefowy służy więc na:

1) pokrycie kosztów dowozu statkiem dowozowym z portu strefowego do portu zasadniczego, oraz na pokrycie kosztów przeładunku, portowych i agenta w porcie zasadniczym (przeładowczym) — w wypadku, gdy linia bezpośrednia z portu strefowego nie istnieje, lub też

2) pokrycie kosztów dłuższej podróży statku linii regularnej z portu zasadniczego do portu strefowego, w porównaniu do krótszej drogi z portu zasadniczego — o ile bezpośrednia linia istnieje.

Konferencje żeglugowe ustalają ten dodatek, celem ułatwienia kalkulacji eksporterowi, gwarantując tym samym stałą, niezmienną stawkę dowozową. Jest to dużym ułatwieniem dla handlu, ponieważ dodatek strefowy jest normą stałą, uniezależnioną od fluktuacyj frachtu dowozowego i kosztów przeładunku, po-

zwala zatem eksporterowi na racjonalną kalkulację kosztów przewozu.

Dodatek strefowy pokrywa tylko w części koszty dowozu i przeładunku do portu zasadniczego.

W wypadku, gdyby system dodatku strefowego nie istniał, eksporter musiałby załatwić w własnym zakresie oraz pokryć następujące koszty: koszt dowozu z portu strefowego do portu zasadniczego, zaś w porcie zasadniczym: dostawę pod statek oceaniczny ewentualne składowe, koszty przedstawiciela, który winienby czuwać nad składnym przeładunkiem. Wszystkie te koszty są pokryte przez jedną normę, ujętą w dodatku strefowym.

W żegludze między portami europejskimi pojęcie base portu nie jest stosowane; spotyka się podobne zjawisko sporadycznie np. z Gdyni i Gdańska stosuje się te same frachty. Zresztą nie wymaga tego charakter wymiany towarów, i nie pozwala na to kalkulacja frachtów.

Na podstawę obliczenia stawki frachtowej służą następujące elementy: odległość i koszty podróży oraz przeładunku, objętość towaru, waga towaru, wartość handlowa towaru.

Jasnym jest, że wobec tego nie można stosować tej samej stawki z Gdyni do Londynu, co z Hamburga do Londynu, ponieważ droga jest prawie o 50% dłuższa. Gdynia—Londyn 770 mil, Hamburg—Londyn 420 mil.

Pojęcie to jest zatem stosowane przez linie dalekobieżne, ściśle mówiąc w transporcie morskim między portami zachodnioeuropejskimi, a portami zaoceanicznymi; odległości zaś między ważniejszymi portami europejskimi wynoszą minimalny odsetek trasy transoceanicznej.

Bez linij regularnych pojęcie base portu nie istnieje i jest ściśle związane z samą istotą Konferencyj i nie jest stosowane w żegludze dzikiej czyli trampingu.

Omawiane zagadnienie portów zasadniczych o drugiej strefy łączy się ściśle z istotą Konferencyj Żeglugowych, które są porozumieniami międzynarodowych przedsiębiorstw żeglugowych, utrzymujących regularną komunikację towarową pomiędzy szeregami portów jednego a drugiego kontyngentu.

Istnienie konferencyj jest uwarunkowane stałym o silniejszym natężeniu, ruchem towarów między dwoma kompleksami gospodarczymi: Np. wymiana towarów między portami Europy Zach. i bałtyckimi w strefie Le Havre, Hamburg, Gdynia, a portami Dalekiego Wschodu, począwszy od Malakki Bryt. do Chin, Mandżurii i Japonii jest obsługiwana przez linie zrzeszone w Konferencji Dalekowschodniej (Continental Outward Far East Conference).

Statki linij zrzeszonych w Konferencji Dalekowschodniej mijają w swych podróżach porty Indyj Bryt. Wydawałoby się zatem, że powinny do nich zawijać, lecz jednakże, ze względu na fakt, że celem i uwarunkowaniem powstania Konferencji Dalekowschodniej jest szybki i bezpośredni transport towarów między portami zachodnioeuropejskimi i bałtyckimi a Dalekim Wschodem oraz specyficzny charakter wymiany towarów odrębny od wymiany towarów z Indiami Brytyjskimi, Konferencja Dalekowschodnia okazuje kompletne desinteressement Indiami Bryt., które zdawałoby się są w zasięgu możliwości żeglugowych tej Konferencji.

Konferencje żeglugowe powstaje dla normalizacji warunków przewozu oraz wspólnej obrony interesów żeglugowych. Celem zatem Konferencyj jest ujednostajnienie i uregulowanie transportu morskiego oraz stworzenie jednolitych warunków komunikacji morskiej przy wymianie towarów między określonymi ośrodkami produkcyjnymi i konsumpcyjnymi.

Konferencje żeglugowe możnaby porównać z konwencjami w przemyśle: np. z naszą konwencją węglową. Przy tym charakterystycznym dla Konferencji jest, że starają się one kontrolować całość obrotu towarowego między dwoma ośrodkami gospodarczymi.

Jeśli chodzi o zasadę wewnętrznej organizacji Konferencji, linie regularne w niej zrzeszone zobowiązują się do stosowania jednolitych warunków transportu i stawek frachtowych z szeregu ważniejszych portów (zasadniczych) do danego określonego zaoceanicznego portu przeznaczenia, jak też i w większości wypadków do przewiezienia całego zaoferowanego ładunku.

Ważniejszymi konferencjami, które interesują port gdyński są:

1) Konferencja Północno - Amerykańska (North Atlantic West Bound Freight Conference), która jest porozumieniem linij utrzymujących regularną komunikację z jednej strony między Hamburgiem, Antwerpią, Rotterdamem, Gdynią i portami Bałtyku, a północnymi portami Stanów Zjednoczonych. Granicą południową jest Norfolk.

2) Konferencja Południowych portów Stanów Zjednoczonych (Gulf French North At- Stanów Zjednoczonych do Europy. Przy eksporcie z Gdyni, stosuje się te same notowania frachtowe, co obowiązujące w Konferencji Półn. Amer.

3) Konferencja do Centralnej Ameryki (Association of West Indian Transatlantic Steamship Lines) obejmuje teernowo Centralną Amerykę (Guatemala, Honduras, Honduras Bryt., Salvador, Nikaragua, Costarica, Panama), Północne Wybrzeże Płd. Ameryki (Venezuela, Kolumbia, Guyany) oraz Wielkie i Małe Antyle.

4) Konferencje do Płd. Ameryki (Outward Continental River Plate Freight Conference) obejmuje Brazylię i Argentynę.

5) Konferencja do Zachodniej Afryki i Zatoki Gwinejskiej (The West African Conferen-

ce), zasięg jej od portu Dakar do granic Unii Płn. Afrykańskiej.

6) Konferencja do Płd. Afryki (Portugese East African Port Conference), obejmuje Unię Płd. Afrykańską oraz Mozambique do portu Beira włącznie.

7) Konferencja do Południowo-Wschodniej Afryki (The East African Conference Lines) — obejmuje porty od Somalisu włoskiego po Beira, Mozambique wyłącznie.

8) Konferencja do Colombo (Colombo Continental Conference).

9) Porozumienie Konferencyj do Indyj Brytyjskich (Indian Steam Trade Conference) obejmuje 6 konferencyj, które są podzielone terenowo: 1) Karachi, Bombay, 2) Wybrzeże Katjavar, 3) Bedi Bunder, 4) Wybrzeże Malabar (zach. wybrz. półwyspu indyjsk. na południe od Bombay), 5) Wybrzeże Koromandel, (wschodnie wybrz. półw. indyjsk. od Colombo przez Madras, Calcutta aż po Chittagong, 6) Rangon.

10) Konferencja do Wschodnich Indyj Holenderskich (Principal Outward Java Freight Conference).

1) Konferencja Dalekowschodnia (Continental Outward Far East Conference) jest porozumieniem linij utrzymujących komunikację między portami europejskimi (Le Havre, Antwerpia, Hamburg, Brema, Gdynia/Gdańsk, Kopenhaga, Göteborg, Oslo i główniejsze porty Wielkiej Brytanii) a Malakką Bryt., Siamem, Filipinami, Chinami, Mandżurią i Japonią.

12) Konferencja Australijska.

Dla przykładu podajemy: skład jednej konferencji Dalekowschodniej: Konferencje reprezentują b. poważne interesy żeglugowe, tak np. Konferencja Dalekowschodnia składa się z 20 towarzystw żeglugowych, posiadających łącznie 1.145 statków o ogólnym tonażu 7.530.173 B. R. T. Należy jednak dodać dla wyjaśnienia, że cała ta flota nie obsługuje wyłącznie portów Dalekiego Wschodu, jedynie cyfry te dają zrozumienie znaczenia tej konferencji.

Wszystkie konferencje powyższe są konferencjami wyjściowymi z portów europejskich i prawie wszystkie posiadają odpowiedniki w ruchu powrotnym.

Konferencje wymienione obejmują w większości wypadków porty północnej Europy, począwszy od Antwerpii, czasem i Le Havre do portów Bałtyku włącznie.

Uznanie portu za zasadniczy jest równoznaczne z obniżeniem stawki frachtowej, oznacza więc dla armatora zmniejszenie dochodów oraz zwiększenie kosztów przez bezpośrednie zachodzenie. Szczególnie dotyczy to Gdyni, przy porównaniu kosztów związanych z zachodzeniem do portów zachodnioeuropejskich, a zawinięciem do Gdyni.

Straty te muszą być skompensowane równoczesnym zwiększeniem obrotów i wpływów. Konieczną więc jest odpowiednia podaż towaru drobnicowego w danym porcie i to towaru handlowo czynnego, to zn. przy którym kupiec zanteresowany w eksporcie przez dany port pozostaje właścicielem i dysponującym towarem do portu przeznaczenia. (Sprzedaż c. i. f. port przeznaczenia).

Drugim warunkiem uznania portu za zasadniczy jest istnienie linii bezpośredniej i to przede wszystkim narodowej.

Stanowisko linii bezpośredniej jest jedynie miarodajne w wystąpieniu u swojej konferencji z żądaniem uznania danego portu za zasadniczy.

O ile nie ma bezpośredniej linii, sprawa uznania portu za base port, jest w zasadzie nieaktualna dla konferencji, ponieważ towarzystwa zrzeszone w konferencji są zdania, że towar i tak uzyskają, przy stawce ważnej dla base portu, bez dalszych kosztów dla nich, ponieważ towar musi przyjść na własny koszt do portu zasadniczego.

Gdynia została uznana przez następujące konferencje za port zasadniczy przy ładunkach wyjściowych:

1) Konferencja Płn. Amerykańska.

2) Konferencja Dalekowschodnia.

3) Konferencja do Centralnej Ameryki (częściowo tylko, mianowicie do atlantyckich portów Kolumbii, Cristobal), Colon, Panama, City, Kuba, Limon, Honduras hiszp.)

4) Konferencja do Płdn. Ameryki. Fakt uznania przez tę konferencję ma raczej wartość tereotyczną, ponieważ nie jest ona skonsolidowana, jak poprzednio wymienione konferencje.

5) Konferencja australijska. Tylko przy bezpośrednim zawijaniu do Gdyni.

Następujące Konferencje do interesujących nasz handel kierunków, nie uznały Gdyni za port zasadniczy przy eksporcie:

1) Konferencja do Centralnej Ameryki (do niektórych portów mianowicie: porty Małych Antyli, Jamajki, Trynidadu, Venezueli i Guyany, oraz do portów zachodnich wybrzeży Centralnej i zachodniej Ameryki).

2) Konferencja do Zachodniej Afryki i Zatoki Gwinejskiej.

3) Konferencja do Płd. Afryki.

4) Konferencja do Wschodniej Afryki.

5) Porozumienie konferencyj do Indyj Brytyjskich.

6) Konferencja do Colombo.

7) Konferencja do Wschodnich Indyj Holenderskich.

8) Konferencja Australijska.

Sprawa uznania portu gdyńskiego za zasadniczy przy ładunkach wejściowych została dotychczas pozytywnie rozwiązana przez dwie konferencje, mianowicie przez:

1) Konferencję Płn. Amerykańską.

2) Konferencję z Płd. portów Stanów Zjednoczonych, dla linii przewożących głów-

nie bawełnę ze Stanów Zjednoczonych do portów europejskich.

Następujące konferencje z interesujących nasz port kierunków nie uznały Gdyni za port zasadniczy przy imporcie:

1) Konferencja z Centralnej Ameryki.
2) Konferencja z Płd. Ameryki.
3) Konferencja z Zachodniej Afryki.
4) Konferencja do Płd. Afryki.
5) Porozumienie Konferencyj z Indyj Brytyjskich.
6) Konferencja z Colombo.
7) Konferencja ze Wschodnich Indyj Holenderskich.
8) Konferencja Dalekowschodnia.
9) Konferencja Australijska.

Trudność przeprowadzenia uznania portu gdyńskiego za zasadniczy przy ładunkach importowych, należy tłumaczyć organizacją handlu importowego, słabą aktywnością naszego importu i brakiem tendencji do bezpośrednich zakupów, oraz brakiem bezpośrednich linij.

Brak bezpośrednich linij importowych tłumaczy się faktem, że artykuły kolonialne rozrzucone na bardzo dużym terytorium produkcji, są przewożone przez wiele linij podzielonych na szereg odrębnych konferencyj.

Linie bezpośrednie nie mogą się rozwinąć z powodu braku większej podaży ładunków ze skrystalizowanego pochodzenia. Z drugiej strony towary importowane, za wyjątkiem bawełny i kawy, są w lwiej części kupowane za pośrednictwem domów londyńskich, rotterdamskich lub hamburskich, importer polski traci za tym wpływ na politykę kosztów transportu morskiego i tym samym jest pozbawiony argumentu wywalczenia ich obniżenia.

Przykład importu bawełny ze Stanów Zjednoczonych do Polski (w roku 1936 około 55.000 t.) wykazuje najlepiej, że duży import o charakterze stałym ze skrystalizowanego kierunku przy równoczesnym zgodnym wysiłku czynników decydujących, importerów i przedsiębiorstw żeglugowych, może dać asumpt do stworzenia regularnej komunikacji importowej i co za tym idzie redukcję stawki frachtowej.

Jeszcze przed czterema laty całość ładunków bawełny ze Stanów Zjednoczonych do Polski przechodziła głównie przez Bremę i Hamburg. Dziś doszliśmy do tego, że całość importu bawełny (od początku grudnia roku ubiegłego) przychodzi bezpośrednio z portów załadowania i częściowo statkami polskiej linii, przy czym notowania frachtowe są identyczne z notowaniami do Hamburga czy Bremy.

Uznanie Gdyni za port zasadniczy jest sprawą dla naszego portu pierwszorzędnej wagi, ze względu na konieczność stworzenia dla naszego portu tych samych warunków zdolności konkurencyjnej, która istnieje w portach zachodnio-europejskich.

W razie uznania Gdyni za base port, eksporter polski ma te same warunki frachtowe co eksporter belgijski, niemiecki, czy czeski, ogólnie mówiąc centralno-europejski. Istnienie warunków konferencyjnych daje eksporterowi gwarancję, że jego konkurent kontynentalny ponosi te same co i on koszty transportu.

Pod względem akwizycji tranzytu z zaplecza portu, staje się Gdynia konkurencyjna w porównaniu z portami kontynentu, co równa się wzmożeniu obrotów portu i kolei polskich.

Gdynia może mieć również argument żeglugowy zasadniczej natury, aby się stać entrepôt rozdzielczym dla portów drugorzędnych na Bałtyku. Toteż polskie przedsiębiorstwa żeglugowe i maklerskie pracują skoordynowanie nad sprawą uznania Gdyni za port zasadniczy przez wszystkie interesujące nasz port Konferencje.

Andrzej Cienciała.

X-lecie istnienia Korporacji Kupieckiej w Gdyni

W dniu 25 kwietnia Korporacja Kupiecka w Gdyni obchodziła 10-lecie swego istnienia. Z tej okazji odbyła się pod przewodnictwem wiceprezesa Izby dra Władysława Smolenia, b. wieloletniego Prezesa Korporacji uroczysta akademia, którą zaszczycili swą obecnością p. Komisarz Rządu w Gdyni mgr Franciszek Sokół, Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor, Dziekan gdyński ks. kanonik Turzyński, Dyrektor Izby dr J. Kulikowski i znaczna ilość osób ze sfer kupieckich Gdyni i zaplecza.

Prezes Izby p. Stanisław Tor w słowach następujących na łamach jednego z pism gdyńskich scharakteryzował znaczenie tej uroczystości:

Dziesięć lat pracy każdej organizacji społecznej w Polsce Odrodzonej jest okresem czasu długim. W odniesieniu do pracy na terenie Gdyni, gdy mierzymy postępy rozwoju nie latami, lecz miesiącami, okres ten można-by nazwać niemal epoką.

Korporacja Kupiecka w Gdyni, obchodząca w dniu dzisiejszym 10-lecie swego istnienia, była jedną z pierwszych organizacyj społecznych w Gdyni, która postawiła sobie za naczelne zadanie organizację najżywotniejszej dziedziny życia gospodarczego, powstającego i rozwijającego się w szybkim tem-

pie miasta. W tych warunkach działalność Korporacji Kupieckiej, skupiającej w swym łonie element kupiecki z różnych dzielnic Polski, miała za zadanie nie tylko zorganizować zawód kupiecki wewnętrznie, lecz nadać mu również jednolity kierunek w przystosowaniu do specjalnych funkcyj, jakie miał do wykonania. Korporacja Kupiecka w Gdyni dążyć powinna do wychowania typu kupca gdyńskiego, będącego najbardziej stałym elementem w strukturze społecznej młodego miasta, z nim najściślej związanym i ożywionym ambicją gdyńskiego patriotyzmu.

Jest to zadanie wielce zaszczytne, a jednocześnie trudne do wykonania. Jeśli się zważy, iż Korporacja Kupiecka w Gdyni w ciągu pierwszych lat dziesięciu swej działalności zdołała wzmocnić i zorganizować swe szeregi, to można z pełnym zaufaniem oczekiwać od niej, że i nadal pomimo trudności i przeciwieństw spełniać będzie swe zadania ku pożytkowi ogółu i pożytkowi własnemu.

Prezes Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. poseł Tadeusz Marchlewski w imieniu Zarządu Związku udekorował z tej okazji Związkową Odznaką dla zasłużonych osoby następujące:

P. Józefa Bielickiego — seniora w Brodnicy, p. Walentego Bednarskiego w Gdyni, p. Wojciecha Buchholza w Gdyni, p. Jerzego Hildta w Gdyni, p. Michała Królikowskiego w Gdyni, p. Stefana Kurzydłowskiego w Gdyni, p. Stanisława Latosińskiego w Gdyni, śp. Romana Morawskiego w Gdyni (na ręce wdowy), p. Czesława Nowackiego w Gdyni, p. Ludwika Rotstata w Gdyni, p. Józefa Augustyna Skwiercza w Gdyni, p. Adama Słupskiego w Gdyni, p. Kazimierza Turzyńskiego w Gdyni i p. Zygmunta Wussaka w Gdyni.



POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 5 maja 1937 roku odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby p. Feliksa Kollata posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej.

Komisja omówiła zagadnienie rzeczoznawstwa portowego w Gdyni, w szczególności zaś sprawę przygotowania fachowych sił polskich w zakresie manipulacji bawełną w porcie gdyńskim. W związku z tym Komisja została poinformowana o stanie szkolenia zagranicą czterech klasyfikatorów bawełny Polaków, stypendystów Izb: Gdyńskiej i Łódzkiej, którzy po przejściu praktyki w Le Havre uzupełnili swe wiadomości w Bremie i są gotowi do pracy w Gdyni. Dla uregulowania sprawy rzeczoznawstwa w porcie Komisja Morska wyłoniła specjalną Podkomisję, która w pierwszym rzędzie ma się zająć ostatecznym ustaleniem warunków szkolenia i pracy kiperów bawełny w porozumieniu ze Zrzeszeniem Interesantów Handlu Bawełną w Gdyni.

W dalszym ciągu Komisja omówiła zagadnienie uznania portu gdyńskiego za port zasadniczy przez konferencje towarzystw okrętowych. Zagadnienie to posiada duże znaczenie dla kształtowania się stawek frachtów morskich dla przewozów na dalekobieżnych liniach regularnych. Gdynia w chwili obecnej jest traktowana jako port zasadniczy przez konferencje: Północno-Amerykańską, Dalekowschodnią, Południowo-Amerykańską i Australijską (tylko przy bezpośrednim zawijaniu do Gdyni). Natomiast przy szeregu innych połączeń regularnych pobierane są dopłaty dodatkowe t. zw. additional ranges.

Po wysłuchaniu na ten temat referatu Radcy Izby p. A. Cienciały, Komisja Morska stwierdziła konieczność kontynuowania starań o uznanie Gdyni za port zasadniczy dla innych linij dalekobieżnych.

Trzecią sprawą wielkiej wagi dla uhandlowienia portu gdyńskiego rozważaną przez Komisję, było zagadnienie wprowadzenia w Gdyni arbitrażu skór. W sprawie tej Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski zaznajomił Komisję z dotychczasowymi przygotowaniami do arbitrażu, znaznaczając, iż ze względu na to, że arbitraż skór jest przede wszystkim problemem ściśle związanym z handlem skór, zagraniczni dostawcy tego towaru wskazali na konieczność istnienia odpowiedniej organizacji branżowej w Polsce. Stosownie do tego zawiązane zostało „Zrzeszenie Importerów i Eksporterów Skór Surowych" w Warszawie. Arbitraż skór wzorowany ma być na regulaminie londyńskim i posiadać formę sądu polubownego. W związku z tym Izba w celu nadania Gdyni cech rynku handlu skór, czyni starania, aby sekretariat Sądu Arbitrażowego rozpoczął jak najprędzej swą działalność w Gdyni. —

POSIEDZENIE KOMISJI PODATKOWEJ.

W dniu 11 maja odbyło się pod przewodnictwem Radcy Izby p. A. Melerskiego z Torunia posiedzenie Izbowej Komisji Podatkowej.

Na podstawie wyników ankiety, przeprowadzonej przez Izbę pośród firm okręgu izbowego w sprawie reformy świadectw przemysłowych i po wyczerpującej dyskusji nad tą sprawą Komisja Podatkowa doszła do wniosku, że całkowite zniesienie świadectw przemysłowych tak ze względów technicznych jak i ze względu na rezultaty praktyczne obecnie nie jest możliwe.

Wypowiadając się przeciwko zniesieniu świadectw przemysłowych, Komisja uznała jednak za konieczne dążyć do wprowadzenia większego różniczkowania kategoryj tychże świadectw oraz do tego, aby opłaty za świadectwa przemysłowe były zaliczane na podatek obrotowy. Zmniejszenie wpływów, jakie dla Skarbu Państwa z tego tytułu mogły powstać, dałoby się pokryć przez obniżenie dolnej granicy dochodu, podpadającego pod podatek dochodowy.

Dalszą sprawą, nad którą obradowała Komisja Podatkowa, było ustosunkowanie się do projektu skali opłat egzekucyjnych, proponowanej przez Ministerstwo Skarbu do wprowadzenia w odnośnej ustawie. Komisja wypowiedziała się za przewidzianą w projekcie obniżką kosztów egzekucyjnych przy ściąganiu należności poniżej zł 100, natomiast uznała za wskazane utrzymanie dotychczasowej skali tychże kosztów przy egzekucjach sum powyżej złotych 100.

KONFERENCJA W SPRAWIE STOSOWANIA PRZEPISÓW USTAWY Z DNIA 29 MARCA 1937 ROKU O POPIERANIU ROZBUDOWY I ROZWOJU MIASTA I PORTU GDYNI.

W dniu 5 maja odbyła się w Izbie pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby Dr Władysława Smolenia konferencja w sprawie stosowania przepisów ustawy z dnia 29 marca 1937 roku o popieraniu rozbudowy i rozwoju miasta i portu Gdyni.

W konferencji tej wziął udział Dyrektor Izby Skarbowej w Grudziądzu p. Kossjor, Inspektor Ministerstwa Skarbu Dr A. Szymonowicz, Naczelnik Urzędu Skarbowego w Gdyni Dr Grzybowicz, zastępca jego Mgr Dobrowolski, Radca Urzędu Morskiego Mgr Koselnik, Wiceprezes Izby p. F. Kollat, Radcowie Izby: W. Gieysztor, K. Mucha i F. Marszał, Dyrektor Rady Interesantów Portu Dr Kasprowicz, Syndyk Związku Armatorów Polskich Dr Bierowski, oraz Dyrektor Izby Dr Kulikowski i Wicedyrektor Mgr. J. Kawczyński. —

Po referacie Wicedyrektora Izby Mgr. J. Kawczyńskiego, przedstawiającym przewlekłość dotychczasowej procedury załatwiania wniosków firm gdyńskich o udzielenie ulg podatkowych, rozwinęła się obszerna dyskusja, w wyniku której stwierdzoną została konieczność powołania do życia specjalnej komisji w Gdyni, składającej się z przedstawicieli instytucyj opiniujących wnioski o ulgi podatkowe, a więc z przedstawicieli Urzędu Skarbowego w Gdyni, Komisariatu Rządu, Urzędu Morskiego i Izby Przemysłowo-Handlowej. Zadaniem tej Komisji byłoby uzgodnienie na wspólnym zebraniu opinij wszystkich tych instytucyj w odniesieniu do rozpatrywanych wniosków i dalsze kierowanie ich do Izby Skarbowej w Grudziądzu. W ten sposób dałoby się osiągnąć znaczne skrócenie procedury w pierwszym etapie załatwiania wniosków.

Izba nasza wystosuje ze swej strony do właściwych władz memoriał w powyższej sprawie.

Poza tym podczas konferencji omówiona została sprawa interpretacji poszczególnych terminów, użytych w ustawie dla określenia przedsiębiorstw, upoważnionych do korzystania z ulg podatkowych.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU KWIETNIU B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w miesiącu *kwietniu r. b. 795.078,5 ton,* wobec 742.080,5 ton w m marcu rb. oraz 596.034,6 ton w m. kwietniu 1936 r.

W dotychczasowej pracy portu obroty miesiąca sprawozdawczego są rekordem. Najpoważniejsze obroty portu w latach ubiegłych miały miejsce w miesiącu sierpniu 1935 roku (754.448,5 ton).

Miesiąc sprawozdawczym wykazuje 7,1% wzrost obrotów w porównaniu z ub. miesiącem marcem, poważny 33,3%-owy wzrost w stosunku do miesiąca kwietnia 1936 roku oraz 5,3%-owy wzrost w porównaniu z ostatnimi rekordowymi wynikami w m. sierpniu 1935 r.

Obroty towarowe mies. kwietnia rb. musiały przede wszystkim bardzo korzystnie wpłynąć na dotychczasowe wyniki pracy portu w okresie pierwszych czterech miesięcy rb. Tempo wzrostu obrotów ulega bardzo poważnej zmianie w zwyż, wykazując 14,4% wzrostu (w okresie trzech pierwszych miesięcy obroty te wzrosły o 8,4%) w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego. W liczbach absolutnych obroty zamorskie portu w okresie czterech pierwszych miesięcy roku bieżącego wyniosły 2.813.705,4 ton wobec 2.457.554,6 ton w tym samym okresie czasu roku ubiegłego. Na uzyskanie ogólnych wyników w okresie styczeń — kwiecień rb. złożył się przywóz zamorski — 545.176,— ton, oraz wywóz zamorski — 2.268.529,4 ton. Na podkreślenie zasługuje dalsze wzmożenie się tempa wzrostu przywozu, który w wyżej poda-

nym okresie czasu wykazuje 52,2%-owy wzrost w porównaniu z przywozem w analogicznym okresie czasu roku ubiegł. (358.050,2 ton). Wywóz zamorski w tym samym okresie czasu (styczeń — kwiecień) wzrasta również bardzo poważnie aczkolwiek wzrost ten jest dużo mniejszy, aniżeli przywozu. W liczbach absolutnych wywóz zamorski w okresie czterech pierwszych miesięcy roku bieżącego wyniósł 2.268.529,4 ton, wykazując 8,1% wzrostu w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (2.099.504,4 ton).

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich miesiąca sprawozdawczego (795.078,5 t.) złożył się przywóz zamorski — 161.782,5 ton oraz wywóz zamorski — 633.296,— ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (161.782,5 ton) wykazuje nieznaczny 6%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. marcem rb. (152.589,1 ton) oraz poważny 57% wzrost w stosunku do przywozu mies. kwietnia 1936 r. (97.167,— ton). Wyniki przywozu zam. miesiąca sprawozdawczego niewiele się różnią od ostatniego rekordowego przywozu, który miał miejsce w miesiącu grudniu 1936 r. (165.130 t.)

Wzrost przywozu zam. w mies. sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. marcem rb. zawdzięczyć należy jedynie fosforytom, rudom różnym oraz ryżowi surowemu. Szczególnie poważny wzrost importu wykazują fosforyty, których przywieziono 22.802 ton wobec 12.994 ton w m. marcu rb. Jeszcze poważniejszy bo ok. 3-krotny wzrost wykazują rudy różne i wypałki pirytowe (11.425 ton wobec 3.831 ton w m. marcu 1935 r.) Początek sezonu „ryżowego“ daje w efekcie równie poważny przeszło 3-krotny wzrost importu ryżu surowego (18.176 t. wobec 5.844 t. w m. marcu br.) Poza tym wagowo najpoważniejszymi pozycjami importu wykazały wzrost również pozycje: owoce suszone — 430 t. (356 t.), konserwy owocowe — 15 t. (5 t.), kakao — 628 t. (555 t.), żywica — 690 t. (352 t.), asfalt — 514 t. (48 t.), tran — 811 t. (445 t.), tytoń — 323 t. (247 t.), siarka — 762 t. (585 t.), przetw. chemiczne — 359 t. 257 t.), garbniki — 1.601 t. (1.426 t.), wełna — 2.454 t. (1932 t.), bawełna — 7.195 t. (6.979 t.), kauczuk — 752 t. (680 t.), wyroby gumowe — 421 t. (205 t.), miedź — 1.449 t. (1.307 t.), cyna — 187 t. (91 t.) oraz samochody, motocykle i ich części — 484 t. (134 t.) Spośród powyższych pozycyj na podkreślenie zasługuje wzrost importu surowców włókienniczych (bawełny i wełny) oraz samochodów i ich części.

Liczny jest natomiast szereg tych pozycyj importu, które w miesiącu sprawozdawczym wykazały spadek w porównaniu z ub. mies. marcem rb. Należą tu przede wszystkim: owoce świeże — 5.960 t. (7.975 t.), nasiona różne — 27 t. (56 t.), nasiona oleiste — 3.277 t. (3.829 t.), orzechy i migdały — 65 t. (141 t.), kawa — 290 t. (345 t.), herbata — 109 t. (191 t.), korzenie — 113 t. (160 t.), rośliny i materiały roślinne — 51 t. (69 t.), śledzie świeże — 16 t. (1.066 t.), śledzie solone — 516 t. (1.932 t.), piryty — brak (5.540 t.), oleje — 127 t. (242 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 316 t. (436 t.), tłuszcze zwierzęce sur. — 945 t. (1.440 t.), żużle Thomasa — brak (15.000 t.), skóry — 1.766 t. (2.402 t.), odpadki wełniane — 56 t. (126 t.), przędza wełniana — 23 t. (74 t.), odpadki bawełny — 171 t. (347 t.), przędza bawełniana — 173 t. (201 t.), juta — 690 t. (1.120 t.), szmaty — 1.555 t. (2.433 t.), papier i makulatura — 1.594 t. (1699 t.), celuloza — 703 t. (1.173 t.), żelazo surowe — 322 t. (713 t.), metale różne — 155 t. (176 t.), złom żelazny — 54.675 t. (54.912 t.), maszyny, aparaty i części — 552 t. (728 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 251 t. (518 t.) Spadek szeregu tych pozycyj towarowych nieco większy w artykułach sezonowych (owoce śledzie) u pozostałych wykazuje normalne wahania miesięczne. Spośród poważniejszych wyżej podanych pozycyj zwraca uwagę brak w miesiącu sprawozdawczym pirytów oraz żużli Thomasa. Rekompensatą niejako spadku przywozu żużli Thomasa będzie poważny wzrost przywozu fosforytów. Należałoby jeszcze zwrócić uwagę na utrzymywanie się nadal na wysokim poziomie importu złomu żelaznego. Miesiąc sprawozdawczy wykazuje tu różnicę zaledwie 237 ton in minus w porównaniu z ub. mies. marcem, przy 54.675 tonach (w kwietniu).

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu kwietniu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

PRZYWÓZ (tony)

	Kwiecień 1937	kwiecień 1936
Nasiona różne	27	106
nasiona oleiste	3.277	4.368
ryż surowy	18.176	7.767
owoce świeże	5.960	7.341
owoce suszone	430	370
konserwy owocowe	15	4
orzechy i migdały	65	25
kawa	290	851
herbata	109	104
kakao	628	630
korzenie	113	74
rośliny i mater. roślinne	51	69
żywica	690	746
śledzie świeże	16	—
śledzie solone	516	392
rudy różne i wyp. piryt.	11.425	2.789
piryty	—	3.703
oleje	127	166
smoła i smary	46	95
asfalt	514	—
tłuszcze i oleje roślinne	316	987
tłuszcze zwierzęce surowe	945	1.070
tran	811	167
napoje alkoholowe	73	167
tytoń	323	334

przetwory chemiczne	359	278
siarka	762	65
farby	29	20
garbniki	1.601	1.301
fosforyty	22.802	10.565
żużle Thomasa	—	7.200
skóry	1.766	2.302
wełna	2.454	3.959
odpadki wełny	56	64
przędza wełniana	23	16
bawełna	7.195	4.986
odpadki bawełny	171	77
przędza bawełniana	173	108
len, konopie, sizal i in. wł.	49	20
juta	690	576
szmaty	1.555	831
kauczuk	752	539
wyroby gumowe	421	80
papier i makulatura	1.594	1.337
papa i tektura	—	24
celuloza	703	366
żelazo surowe	322	279
metale różne	155	134
złom żelazny	54.675	25.124
miedź	1.449	505
cyna	187	91
cynk	1	23
wyroby żelazne i metalowe	215	400
maszyny, aparaty i części	552	384
części wagonów i lokomotyw	251	360
samoch., motocykle i części	484	149
różne	15.394	2.679
Razem	161.783	97.167

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (633.296,— ton) wykazuje nieznaczny 7,4%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. marcem rb. (589.491,4 ton) oraz poważniejszy 26,9%-owy wzrost w stosunku do mies. kwietnia 1936 r. (498.867,6 ton). Jak i w wielu poprzednich miesiącach wzrost ten spowodowała przede wszystkim grupa wytworów pochodzenia mineralnego. Węgiel eksportowy wykazuje wzrost ok. 10%-owy (492.128 ton w m. kwietniu rb. wobec 448.889 ton w mies. marcu rb.), oraz węgiel bunkrowy — wzrost ok. 20%-owy (48.189 ton wobec 40.988 ton w m. marcu rb.) Dotychczasowe rezultaty eksportu węgla kam. w porcie gdyńskim wykazują przeszło 5%-owy wzrost w porównaniu z rokiem ubiegłym. W okresie styczeń—kwiecień rb. wywieziono węgla eksp. 1.721.352 ton, podczas gdy w tym samym okresie czasu roku ubiegłego — 1.634.653 ton. Podobnie dobre rezultaty daje eksport węgla bunkrowego oraz koksu. Poza grupą mineralną wzrosły pozycje: bekonów — 1.943 t. (1.494 t.), jaj — 1.625 t. (678 t.), masła — 204 t. (77 t.), cementu — 402 t. (219 t.), przetworów mięsnych — 3.605 t. (1.699 t.), cukru — 4.336 t. (1.750 t.), siarczanu amonu — 7.646 t. (brak), skór — 502 t. (232 t.), tkanin — 595 t. (562 t.), dykt i fornierów — 1.711 t. (1.502 t.), mebli giętych — 542 t. (338 t.), żelaza surowego — 936 t. (732 t.), metali różnych — 353 t. (1 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 5.606 t. (1.017 t.), oraz cynku — 1.481 t. (1.006 t.) W powyższym zestawieniu zwraca uwagę wzrost grupy wytworów hodowlanych a zwłaszcza przeszło 2½-krotny wzrost eksportu jaj. W miesiącu sprawozdawczym wzmógł się bardzo poważnie eksport siarczanu amonu, kierowanego w przeważnej mierze na Daleki Wschód.

Z produktów żelaznych szczególnie dobre wyniki daje eksport wyrobów żelaznych i metalowych.

Spadek w porównaniu z ubiegłym mies. marcem rb. wykazały natomiast pozycje: zboża — 6 t. (21 t.), strączkowych — 7 t. (150 t.), mąki — brak (73 t.), słodu — 1.559 t. (4.519 t.), nasion i roślin — 87 t. (300 t.), szynek i innych peklowanych — 181 t. (1.657 t.), soli — brak (188 t.), koksu — 18.306 t. (20.437 t.), tłuszczy zwierzęcych — 173 t. (475 t.), makuchów — 1.125 t. (1.743 t.), salmiaku — 39 t. (111 t.), karbidu — 152 t. (435 t.), mączki kostnej — brak (452 t.), bieli cynkowej — 414 t. (805 t.), saletry — 5 t. (16 t.), bawełny i odpadków — 257 t. (364 t.), bali i słupów — brak (71 t.), drzewa tartego — 6.800 t. (12.823 t.), wyrobów z drzewa — 524 t. (549 t.), wyrobów koszykarskich — 59 t. (107 t.), papieru — 85 t. (595 t.), papy i tektury — 207 t. (297 t), celulozy — 328 t. (417 t.), żelaza handlowego — 7.120 t. (10.105 t.), szyn kolejowych — 9.598 t. (12.134 t.), rur żelaznych i żeliwnych — 2.664 t. (4.441 t.), oraz blachy cynkowej — 466 t. (542 t.)

Analizując bliżej dość liczny zresztą szereg powyższych pozycyj należałoby zwrócić baczniejszą uwagę na poważny przeszło 50%-owy spadek tarcicy, której eksport od szeregu miesięcy spada. Dotychczasowe rezultaty (styczeń — kwiecień rb.) eksportu tarcicy w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ub. wykazują poważny 50%-owy spadek. W liczbach absolutnych eksport tarcicy w okresie czterech pierwszych miesięcy rb. wyniósł 41.752 ton wobec 80.058 ton w tym samym czasie roku ubiegłego. Poza drzewem zwraca uwagę spadek szeregu poważnych produktów hutniczych i metalurgicznych, jak szyn kolejowych, rur żelaznych i żeliwnych oraz blachy cynkowej. Poważnemu zmniejszeniu uległ również eksport papieru w przeważnej mierze tranzytowego. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu kwietniu r. b. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

WYWÓZ (tony)

	Kwiecień 1937	kwiecień 1936
Zboże	6	—
strączkowe	7	44
mąka ryżowa	—	207

mąka	—	15
mąka pastewna	—	225
ryż	—	75
słód	1.559	2.312
owoce świeże	146	60
konserwy owocowe	6	1
nasiona i rośliny	87	31
szynki i inne peklowane	181	63
bekony	1.943	1.782
drób i ptactwo bite	76	90
jaja	1.625	2.221
masło	204	283
cement	402	1.837
sól	—	230
węgiel eksportowy	492.128	380.553
węgiel bunkrowy	48.189	27.599
koks	18.306	17.363
oleje i parafina	57	—
tłuszcze zwierzęce	173	566
przetwory mięsne	3.605	1.208
cukier	4.336	7.600
napoje alkoholowe	10	6
makuchy	1.125	1.549
otręby	—	50
soda	—	600
salmiak	39	57
karbid	152	166
farby	37	—
biel cynkowa	414	324
saletra	5	3
siarczan amonu	7.646	3.150
skóry	502	93
tkaniny	595	487
bawełna i odpadki	257	112
bale i słupy	—	4.118
drzewo tarte	6.800	18.340
wyroby z drzewa	524	308
klepki	69	—
dykty i forniery	1.711	969
meble gięte	542	411
wyroby koszykarskie	59	57
papier	85	595
papa i tektura	207	228
celuloza	328	1.879
żelazo surowe	936	696
żelazo handlowe	7.120	4.593
metale różne	353	1
wyroby żelazne i metalowe	5.606	2.321
szyny kolejowe	9.598	53
rury żelazne i żeliwne	2.664	1.111
cynk	1.481	1.305
blacha cynkowa	466	595
różne	10.929	10.323
Razem	633.296	498.868

W powyższym porównaniu wywozu m. kwietnia roku bieżącego i ubiegłego zwraca uwagę przede wszystkim przeszło 25%-owy wzrost eksportu węgla kam., ok. 75%-owy wzrost węgla bunkrowego, przeszło 3-krotny wzrost eksportu przetworów mięsnych, przeszło 75%-owy wzrost eksportu siarczanu amonu, ok. 60%-owy wzrost żelaza handlowego, przeszło dwukrotny wzrost eksportu rur żeliwnych i żelaznych oraz ok. 20-krotny wzrost eksportu szyn kolejowych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych portu wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu oraz wyjściu. Przyszło bowiem 462 (430) statki o pojemności 456.855 n. r. t. (436.467 n. r. t.), wyszło zaś 469 (443) statki o pojemności 457.208 n. r. t. (424.208 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu kwietniu r. b. ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Niemcy — 2, Polska — 3, Anglia — 4, Dania — 5, Włochy — 6, Finlandia — 7, Norwegia — 8, Stany Zjedn. Am. P. — 9, Grecja — 10, Łotwa — 11, Estonia — 12. Holandia — 13, Rumunia — 14, W. M. Gdańsk — 15 oraz Panama — 16.

W miesiącu sprawozdawczym po raz pierwszy od 1935 roku (m. luty) bandera polska zajęła miejsce 3-e, przesuwając się na korzyść bandery niemieckiej. Z pozostałych bander: Anglia przesunęła się z 5 na na 4 miejsce, Dania z 4 na 5, Włochy z 9 na 6, Finlandia z 6 na 7, Norwegia z 7 na 8 itd. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 16 państw (20).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. kwietniu rb. wyniósł 988,9 t. (969,9 n. r. t.) Średni postój statków w porcie w m. kwietniu r. b. wyniósł 59,6 godzin (59,9 godzin). Średnia ilość statków w porcie wyniosła 68 (58).

Ruch statków w miesiącu kwietniu r b. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	43	49.027	53	54.588
W. M. Gdańsk	1	602	2	1.540
Anglia	22	42.222	23	44 162
Dania	52	38.865	54	39.027
Estonia	17	10.561	16	10.310
Finlandia	20	27.959	21	31.015
Grecja	10	25.287	9	22.499
Holandia	17	6.001	17	6 001
Łotwa	14	19.511	13	18.206
Niemcy	75	50.518	78	55.453
Norwegia	28	28.878	27	26.174
Panama	—	—	1	1.607
Rumunia	1	2.221	1	2.221
Stany Zjedn. A. P.	8	25.759	8	25.759
Szwecja	144	95.126	136	85.535
Włochy	10	34.318	10	33.113
Razem	462	456.855	469	457.208

Ruch pasażerów w związku z polepszeniem się warunków atmosferycznych wykazuje nieznaczne ożywienie. Przyjechało bowiem 582 osoby (443), w tym: z Anglii — 64, Argentyny — 101, Belgii — 17, Brazylii — 20, Danii — 35, Finlandii — 10, Francji — 2, Ho-

landii — 8, Kanady — 48, Litwy — 8, Niemiec — 1, Norwegii — 1, Stanów Zjedn. A. P. — 235, oraz ze Szwecji — 32. Wyjechało zaś 2.339 osób (2.000), w tym: do Anglii — 831, Argentyny — 438, Belgii — 3, Brazylii — 336, Danii — 25, Francji — 287, Kanady — 97, Stanów Zjedn. A. P. — 297, oraz do Szwecji — 5 osób.

Jak już zaznaczono poprzednio dużą rolę we wzroście ruchu pasażerskiego odgrywa ruch emigracyjny, kierowany przede wszystkim polskimi transatlantykami, bezpośrednio do Ameryki Południowej oraz pośrednio via Londyn i Le Havre.

NOWA LINIA REGULARNA.

Do urzędu Morskiego zgłoszona została przez Żeglugę Polską nowa linia regularna, utrzymująca stałą komunikację między Gdynią a zachodnią i północną Finlandią. Na linii tej kursować będzie s/s „Sado“ w odstępach 14-dniowych. Linia ta uruchomiona zostanie począwszy od dnia 28 kwietnia rb. i będzie miała stałe połączenia z portami Abo, Raumo, Mantyluota, Vasa, Uleaborg i Kemi.

NOWY STATEK W PORCIE GDYŃSKIM.

W niedzielę dnia 9 maja po kilkudniowym postoju opuścił po raz pierwszy port gdyński m/s „Tatra“, należący do armatora norweskiego Wilh. Wilhelmsena.

Nowy ten motorowiec wraz z innymi statkami wspomnianego armatora obsługuje obecnie regularną linię bawełnianą „Gulf — Gdynia — Line“ — Agentem linii na Gdynię i Gdańsk jest towarzystwo spedycyjno-maklerskie „Bergtrans“ (dawn. „Bergenske“).

M/s „Tatra“ zbudowany został w r. 1937 przez stocznię Schichau w Gdańsku. Nośność jego wynosi (d. w.) 7.500 ton, NTR. — 2.803; BRT. — 4.765. Długość 412 stóp, szerokość 55,5 stóp, szybkość około 14 węzłów.

Ostatnia podróż tego statku z Kopenhagi do Gdyni trwała tylko 16 godzin.

XV-LECIE PRACY TRZECH URZĘDNIKÓW BIURA IZBY.

W dniu 1 maja minęło 15 lat od chwili rozpoczęcia pracy w biurze Izby przez trzech urzędników izbowych: p. Piotra Dostatniego, buchaltera Izby, p. Michała Korytowskiego, starszego referenta oraz p. Helenę Rylską, kierowniczkę sekretariatu. Wymienieni urzędnicy izbowi rozpoczęli pracę w zlikwidowanych już obecnie Izbach grudziądzko-starogardzkiej i toruńskiej, a następnie od początku istnienia Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni zatrudnieni byli w jej biurze.



PROGRAM MORSKI STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

W światowym handlu zagranicznym Stany Zjednoczone stoją na 1 miejscu w wywozie, a na drugim po Wielkiej Brytanii, jeżeli chodzi o przywóz. W milionach dolarów złotych wywóz Stanów Zjednoczonych w 1936 roku wynosił 1.427,2 (1935 — 1.324,8), przywóz — 1.429,9 (1935 r. — 1.204,2). Wobec tego jasnym jest, że Stany Zjednoczone zajmują pierwsze miejsce w używaniu tonażu dla swego handlu zagranicznego, wynika to z ich geograficznego położenia. Dziwnym jednak musi się wydawać fakt, że tylko 35 proc. towarów jest przewożonych na statkach amerykańskich. Toteż zarobki armatorów amerykańskich z tego tytułu według obliczeń Departament of Commerce za roku 1935 wynoszą tylko 40,5 mil., natomiast zagranicznym armatorom przypada suma 94,5 mil. Flota amerykańska obsługująca handel zagraniczny wynosi 2.790 ton i należy do najmniej szybkich flot handlowych. — Większość statków rozwija szybkość pomiędzy 10 — 11 węzłów. Około 85 proc. statków jest przestarzałych i liczy przeciętnie 17 lat. To też ostatnio w prasie amerykańskiej odezwały się liczne głosy za zlikwidowaniem tego stanu.

W lecie roku ubiegłego uchwalony został nowy program morski pod nazwą „The Ship subsidy bill“. Program ten ma być obecnie realizowany przez specjalną komisję, na czele której stoi bliski przyjaciel prezydenta Roosvelta, znany finansista nowojorski Joseph Kennedy, admirałowie Wiley i Scot oraz Moran, v-prezydent w Shipping Board. Do dyspozycji komisji stoi suma 200 mil. dolarów. Świadczy to o rozmiarach programu. Przede wszystkim z dniem 30 czerwca br. kończą się 44 kontrakty na subsydia pocztowe, zamiast nich mają przedsiębiorstwa okrętowe otrzymać bezpośrednio subwencje w wysokości, pozwalającej statkom amerykańskim na skuteczną konkurencję ze statkami obcymi. Następnym zadaniem jest popieranie budowy amerykańskich

statków przez udzielanie subwencyj do 50 % kosztów. Poza tym poważną sprawą jest pozbycie się 162 statków zbudowanych w czasie wojny i od 10 lat stojących bez roboty. — Większość z nich ma pójść na złom. Komisja ma również decydować w sprawach płac i stosunków robotniczych na subwencjonowanych statkach, sprzedać lub wydzierżawić 5 państwowych linii żeglugowych oraz rozważyć sprawy budowy statku powietrznego typu „Hindenburg". — W związku z powyższym Lloyd Anversois notuje pogłoski, że dwa przedsiębiorstwa żeglugowe chcą pozbyć się licznych interwencji rządowych zamierzają przenieść swe statki pod obce bandery. Podobno nawet niektórzy armatorzy wolą powierzyć budowę nowych statków obcym stoczniom, pomimo, że rząd waszyngtoński zwraca różnicę kosztów budowy na stoczniach krajowych.

Gospodarcze Archiwum Morskie

TONAŻ UNIERUCHOMIONY W PORTACH W. BRYTANII I IRLANDII.

Na 1 kwietnia br. według publikacji angielskiej Izby Żeglugowej tonaż unieruchomiony w portach W. Brytanii i Irlandii liczył 77 statków o ogólnej pojemności netto 90.345 ton, wobec 231 statków z 473.892 ton netto rok temu.

W liczbie unieruchomionych statków było 8 obcych parowców z 15.369 ton netto pojemności. Pośród unieruchomionych brytyjskich statków znajdujemy 3 cysternowce, w tym 2 parowe, cztery małe motorowce, sześć małych żaglowców. Można śmiało powiedzieć, że armatorzy zrobili co było w ich mocy, ażeby uruchomić wszystkie statki i pozostała „irracjonalna resztka" składa się niewątpliwie ze statków, których uruchomienie się nie opłaca nawet przy najlepszej koniunkturze.

ZWYŻKA CEN NA TONAŻ „DRUGIEJ RĘKI".

Względnie stary tonaż na rynku londyńskim, który jak wiadomo jest dla obrotu tonażem miarodajny, zwyżkuje wciąż. Pewien statek zbudowany w roku 1914, o pojemności 9.425 t. r. brutto, nabyty przed miesiącem za 33.500 £ już jest sprzedany do Japonii za 47.000 £. Za inny statek, nieco większego typu, lecz również stary, za który zapłacono we wrześniu ub. roku 24.500 £ i odsprzedano w listopadzie za 29.000 £, obecnie Japończycy dali 55.000 £. Głównymi odbiorcami tonażu drugiej ręki są obecnie oprócz Japończyków armatorzy skandynawscy.

DYWIDENDY DUŃSKICH TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH.

Po odbyciu zebrań plenarnych rocznych w towarzystwach żeglugowych wyjaśnił się ich stan dobry finansowy w roku ubiegłym. Na ogół w większych towarzystwach dywidendy wzrosły jednak względem roku poprzedniego nieznacznie, a to ze względu na konieczność gromadzenia rezerw na okres słabszej koniunktury. Wschodnio-Azjatycka Kompania podniosła dywidendę z 5 proc. na 8 proc., Det Forenede D. S. z pięciu na sześć, „Dannebrog" z pięciu na sześć, „Norden" z sześciu na siedem, „Myren" z pięciu na siedem procent. Towarzystwo „Torm" natomiast wypłaciło 16 proc. dywidendy po 20 proc. w roku ubiegłym, przy jednoczesnym jednakże podwojeniu kapitału akcyjnego według kursu al pari.

ZWYŻKA STAWEK STEWEDORÓW WE WSZYSTKICH PORTACH FINLANDII.

Z dniem 1 maja br. podniesiona została o 10 proc. stawka na wszystkie świadczenia stewedorów fińskich dla statków w portach Finlandii, co uzasadnił związek zwyżką kosztów własnych, w pierwszym rzędzie robocizny.

Stosownie do specjalnej klauzuli ogólnych warunków używanych przez fińskich stewedorów podwyżka ma zastosowanie również do wszystkich kontraktów zawartych przed 1 maja b. r.

A. WIHURI URUCHOMIŁ LINIĘ FINLANDIA — KANADA.

Założone przez znanego fińskiego armatora Antti Wihuri przedsiębiorstwo żeglugi „Merrihuolto" uruchomiło w bieżącym sezonie letnim po raz pierwszy czterema swymi statkami linię Finlandia — Montreal. Parowce te, które są dobrze znane w Gdyni, gdzie również często bunkrują, przewozić będą do Kanady celulozę, dla przeładunku w Montreal i dalszej ekspedycji do Stanów Zjednoczonych, ku portom nad Wielkimi Jeziorami. W drodze powrotnej statki brać mają ładunki zboża do większych portów północno-zachodniej Europy.

RUCH W KANALE KILOŃSKIM W ROKU 1936/37.

Ruch statków morskich w kanale Kilońskim od 1 IV 1936 do 1 IV 1937 r. wykazał względem poprzedniego roku wzrost o 12,2% co do tonażu i o 5,5 proc co do ilości statków, wielkość więc przeciętna statków korzystających z przejścia przez kanał zwiększyła się. Ogółem przeszło 46.460 statków z 19.746.454 t. łącznej pojemności netto. Ilość statków próżnych, które przeszły przez kanał zmniejszyła się i wynosi w ostatnim roku 20 proc. wobec 22 procent ogólnej liczby statków w roku poprzednim.

Jest rzeczą bardzo ciekawą w jak małym stopniu służy kanał przewozowi pasażerów: z ogólnej ilości statków zaledwie 179 przewoziło pasażerów.

W SPRAWIE PRZESTRZEGANIA PRZEPISÓW DEWIZOWYCH W OBROCIE Z W. M. GDAŃSKIEM.

W związku z niewłaściwą interpretacją przepisów dewizowych w obrocie polsko-gdańskim przez firmy okręgu Izby, skutkiem której niektóre firmy narażone zostały na konsekwencje karne, przewidziane w dekrecie Prezydenta RP. z dnia 26 kwietnia 1936 roku w sprawie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznymi i krajowymi środkami płatniczymi, Izba nasza wydała wyjaśnienia następujące:

Komisja Dewizowa pismem z dnia 31 marca br. 5012/AG/JZ/37, skierowanym do naszej Izby wyjaśniła, że obszar W. M. Gdańska należy traktować jako terytorium zagraniczne, z odchyleniami przewidzianymi w okólniku Komisji Dewizowej nr 16 z dnia 25 III br. — W związku z tym przedsiębiorstwo położone w Polsce nie może bez zezwolenia Komisji Dewizowej dokonywać jakichkolwiek wypłat w kraju na poczet należności firmy gdańskiej, bez względu na tytuł takich wypłat i na czas, z którego pochodzi pretensja firmy gdańskiej.

Przedsiębiorstwo położone w Polsce nie może również bez zezwolenia przyjmować wpłat na prowadzony u siebie rachunek firmy gdańskiej i wykonywać przelewów w ciężar tego rachunku.

Wpłaty winny być dokonywane wyłącznie na rachunki gdańskie „Daki", które są prowadzone przez banki dewizowe w myśl przepisów okólnika Komisji Dewizowej nr 16 z dnia 25 III 1937 roku. Wyjątek stanowią wpłaty i wypłaty dokonywane na podstawie i w granicach zezwoleń indywidualnych lub upoważnień generalnych, przewidzianych w okólnikach Komisji Dewizowej nr 16 z dnia 25 marca br. nr 7 z dnia 6 maja 1936 roku, nr 24 z 22 lipca 1936 r., nr 40 z dnia 16 listopada 1936 roku.

Przedsiębiorstwo położone w Polsce nie ma obowiązku zgłaszania kredytu uzyskanego w firmie gdańskiej przed dniem 26 IV 1936 r., natomiast winno było zgłosić Bankowi Polskiemu uzyskany w firmie gdańskiej przed tym terminem kredyt revolvingowy (np. kredyt dyskontowy). Obowiązkowi zgłoszenia (art. 9 dekretu dewizowego), podlegają kredyty uzyskane po dniu 26 kwietnia 1936 roku z wyłączeniem t. zw. kredytów towarowych, których zgłaszać nie należy. Pod kredyt towarowy podpada w myśl art. 9 dekretu dewizowego tylko kredyt, udzielony nabywcy przez sprzedawcę w postaci towaru.

Jeżeli przedsiębiorstwo krajowe uzyskało indywidualne zezwolenie na przyjmowanie wpłat na rachunek firmy gdańskiej i wykonywanie przelewów w ciężar tego rachunku, lub jest do tego uprawnione generalnie wyżej wymienionymi okólnikami, dodatkowe zgłaszanie sum objętych tymi czynnościami jest zbędne.

Co się tyczy wysyłki weksli i czeków do Gdańska za pośrednictwem poczty, to wysyłka ta lub ich wywóz zgodnie z okólnikiem Komisji Dewizowej nr 16 z dnia 25 III 1937 r. może się odbywać jedynie na podstawie generalnych lub specjalnych zezwoleń Komisji Dewizowej w ramach przepisów §§ 10, 11 i 12 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 24 VII 1936 r. o obrocie pieniężnym z zagranicą, oraz w obrocie zagranicznymi i krajowymi środkami płatniczymi (Dz. URP. nr 57-36, poz. 419).

Wręczanie weksli w kraju osobom mającym miejsce zamieszkania lub siedzibę na terenie W. M. Gdańska może nastąpić tylko na pokrycie zobowiązań w normalnym obrocie płatniczym w myśl ust. 1 p. 2 załączonego wyciągu o rachunkach gdańskich i pod warunkiem uzyskania adnotacji banku dewizowego, przewidzianej w okólniku Komisji Dewizowej nr 26 z dnia 30 VII 1936 r. (II d) o adnotację tę powinna się wystarać osoba wręczająca weksel lub też osoba, odbierająca weksel, przedkładając oprócz własnego oświadczenia bankowi dewizowemu piśmienne oświadczenie osoby wręczającej co do tytułu zapłaty.

WSPÓŁPRACA POLSKIEGO INSTYTUTU ROZRACHUNKOWEGO Z PAŃSTWOWYM BANKIEM ROLNYM.

Otrzymaliśmy wiadomość, pożyteczną dla naszych importerów i eksporterów, że Polski Instytut Rozrachunkowy w dążeniu do ułatwienia rozrachunków i uproszczenia manipulacyj z tytułu naszego handlu zagranicznego współpracować będzie z Państwowym Bankiem Rolnym, w którym ma swój rachunek czekowy. Dzięki temu nasz importer względnie eksporter, który i tak ma dużo stosunków z Państwowym Bankiem Rolnym, jako czołową instytucją kredytową, finansującą zbyt wszelkich artykułów polskiego gospodarstwa rolnego, będzie miał możność dokonania swych rozrachunków z Polskim Instytutem Rozrachunkowym w każdym mieście wojewódzkim, w którym Bank ten posiada swój Oddział.

Niewątpliwie, to ułatwienie regulacji pieniężnych w naszym obrocie międzynarodowym powitają z zadowoleniem kupcy, którzy cenią sobie wysoko oszczędność czasu oraz sprawność i szybkość w obsłudze swych interesów.

MOŻLIWOŚCI IMPORTU ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY.

Konsulat Republiki Argentyńskiej komunikuje nam, że według ostatnich komunikatów zbiory ziemniaków w Argentynie będą w tym roku o około 50 proc. mniejsze, a to wskutek panującej przez dłuższy czas suszy. W związ-

ku z tym wzmógł się znacznie przywóz ziemniaków, który za pierwsze 3 miesiące br. wynosił ponad 100,000 skrzyń i worków, co biorąc jako przeciętną wagę poszczególnej skrzyni, wzgl. worka 50 kg, wynosi około 5,000 tonn.

Wobec wyżej wspomnianego braku ziemniaków, czynione są starania, aby znieść ciążące na ziemniakach cło przywozowe. — Oprócz tego jest prawdopodobne, że obowiązująca dotychczas minimalna waga poszczególnego ziemniaka w wysokości 30 g., zostanie zredukowana na 20 g.

Poza znanymi już polskim eksporterom przepisami, obowiązującymi przy przywozie ziemniaków do Argentyny, należy zwrócić szczególną uwagę na to, że ziemniaki muszą być zupełnie czyste (bez resztek ziemi) i pakowane w skrzyniach po 50 kg najwyżej, przedzielonych w połowie. Każda skrzynka musi być zaopatrzona w etykietę, na której będzie dokładnie podany gatunek i rodzaj ziemniaków i numer porządkowy odnośnego świadectwa zdrowia.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU SADZENIAKÓW W PORTUGALII.

Portugalia importowała sadzeniaków ziemniaczanych w roku 1931 — 29.105 ton, w roku 1932 — 11.837 ton, w roku 1933 — 11.387 ton, w roku 1934 — 23.898 ton, w r. 1935 — 21.013 ton i w roku 1936 — 11.131 ton.

Głównymi eksporterami były: Holandia, Niemcy, W. Brytania, Francja i Belgia. Polska do roku 1935 nie eksportowała do Portugalii zupełnie sadzeniaków.

Pierwsze próby lokowania polskich ziemniaków sadzeniaków w Portugalii były poczynione w roku 1935 i dzięki swej selekcji i dobremu stanowi pod względem fitopatologicznym ziemniaki polskie już w tym pierwszym roku weszły na rynek portugalski w ilości 1.043 ton, wartości statystycznej przeszło 617 tysięcy eskudów (około 150.000 zł).

W roku ubiegłym Polska wysłała do Portugalii 3.044 tony wartości około 1.600.000 esk. (około 400.000 złotych), zajmując w szeregu dostawców drugie miejsce, ustępując tylko Holandii z eksportem 3.938 ton.

Dalsze zwiększenie polskiego eksportu ziemniaków na rynek portugalski zależeć tylko będzie od selektywności towaru i jego warunków zdrowotnych. Gatunkowo towar najzupełniej odpowiada wymaganiom i jest poszukiwany, gdyż ceny są konkurencyjne, a towar okazał się niejednokrotnie lepszym od innego pochodzenia.

DOSTAWY DYKT POLSKICH DO MAROKA.

Dostawy dykt polskich do Maroka datują się od paru lat i wykazują wzrost, co stwierdzają następujące dane statystyczne:

Eksport z Polski do Maroka

w 1932	roku	264 tony	wartości	431.000 fr. fr.
w 1933	„	465 „	„	619.000 „ „
w 1934	„	315 „	„	657.000 „ „
w 1935	„	536 „	„	713.000 „ „
w 1936	„	624 „	„	907.000 „ „

Udział Polski w imporcie dykt (w tonażu) do Maroka przedstawia się następująco:

Ogólny import		Udział Polski
W 1932 roku	905 ton	28,5% (2 miejsce)
W 1933 roku	1.182 ton	35,0% (1 miejsce)
W 1934 roku	1.253 ton	41,5% (1 miejsce)
W 1935 roku	1.408 ton	36,0% (2 miejsce)
W 1936 roku	1.092 ton	56,5% (1 miejsce)

W 1936 roku do Maroka eksportowało dykty i forniery 17 krajów, w tym:

z Polski	624 tony	wartości	907.000 fr. fr.
z Rosji	210 „	„	196.000 „ „
z U. S. A.	59 „	„	90.000 „ „
z Hiszpanii	47 „	„	152.000 „ „
z Jugosławii	28 „	„	64.000 „ „

Podane wyżej dane statystyczne wykazują przede wszystkim systematyczny wzrost dostaw dykt polskich do Maroka i zajęcie czołowego miejsca wśród innych krajów eksportujących te wyroby. Jeszcze w 1935 r. konkurencja sowiecka zajmowała pierwsze miejsce wagowo w dostawie dykt do Maroka, lecz już w roku ubiegłym dostawy sowieckie zmniejszyły się i stanowiły tylko jedną trzecią dostaw polskich. W tych warunkach eksporterzy polscy powinni dążyć do wykorzystania korzystnej sytuacji, jaka powstała na marokańskim rynku zbytu dla wywozu polskich dykt.

Dykty polskie są dobrze znane w Maroku i powszechnie cieszą się dobrą opinią. Maroko zakupuje głównie dykty mokroklejone olszowe, sosnowe i w nieznacznej ilości brzozowe lub dębowe. Zbyt dykt suchoklejonych w Maroko jest bardzo mały.

Rozmiary dykt mokroklejonych przeważnie używanych w Maroko są następujące:

226 × 122	220 × 84
200 × 122	180 × 122
165 × 124	175 × 125
155 × 125	165 × 125
155 × 155	150 × 120
220 × 150	

Grubość ich wynosi od 3 do 16 mm przeważnie jednak 3, 4, 5 i 6 mm.

Powiększenie eksportu polskich dykt do Maroka jest uzależnione od: 1) ceny, 2) gatunku, 3) punktualności dostawy, 4) zabiegliwości i osobistych stosunków agenta handlowego, 5) organizacji eksportu i opracowania rynku zbytu.

Kwestia ceny decyduje przede wszystkim o wysokości zamówienia, chociaż zwyżka cen na drzewo w Europie ujawnia się na rynku marokańskim ze znacznym opóźnieniem i to większym niż to ma miejsce w krajach europejskich. Pewna demoralizacja na rynku daje się odczuwać z tego powodu, że surowiec (drzewo na dykty), jak również frachty podrożały w złocie, a dewaluacja jednocześnie również wywarła wpływ. Ponieważ marokańscy odbiorcy nie mają żadnej tradycji kupieckiej, zamiast pozostawać przy stałych dostawcach i wierzyć im, że żądana cena jest usprawiedliwiona, zaczęli szukać nowych, tańszych źródeł zakupu lub domagać się od stałych dostawców pośledniejszych gatunków, aby taniej kupić. Niektóre firmy polskie dostosowując się do tych wymagań dostarczyły gorszy towar po niższej cenie, co przyczyniło się również do dezorganizacji rynku.

Zachodzi przy tym obawa, iż wobec niskich ofert pewnych fabrykantów poważne polskie fabryki mogą całkowicie utracić rynek zbytu, a konkurencja innych krajów usunie zły polski towar.

Dla usunięcia wszelkich zastrzeżeń co do kwalifikacji gatunku, wskazanym jest, by firmy polskie określały gatunek według przyjętej nomenklatury międzynarodowej.

Stwierdzić jednak należy, że szereg ofert marokańskich odbiorców nie był wykorzystany przez firmy polskie, gdyż brak potwierdzenia zamówienia przez dłuższy okres czasu, zmuszał odbiorców do robienia zamówień w krajach, które posiadają większe wyrobienie handlowe.

Również nieprzestrzeganie punktualności w dostawach powoduje nieraz u odbiorców niechęć do utrzymywania stałych stosunków handlowych.

Kwestia zastępstwa firm polskich w Maroko posiada wielkie znaczenie dla eksportu dykt.

Ponieważ rynek drzewny w Maroko znajduje się w rękach firm francuskich, wyrobienie fachowe agenta handl. oraz jego osob'ste stosunki z odbiorcami przyczyniają się do rzeczowej i trwałej współpracy; dobór więc kwalifikowanych agentów winien odbywać się po uprzednim stwierdzeniu ich aktywności i referencyj.

Szereg firm polskich opracowywuje rynek marokański za pośrednictwem agencyj posiadających swoje siedziby w Europie, które utrzymują kontakt z odbiorcami w Maroko.

Celowym jednak byłoby zorganizowanie sprzedaży dykt polskich w Maroko w następujący sposób:

1) Powierzenie zastępstw firm polskich najwyżej trzem agentom handlowym, którzy ustalą metodę opracowania rynku za pomocą podziału tego rynku oraz utrzymania stałych cen uprzednio ustalonych przez firmy polskie eksportujące dykty.

2) Ustalenie i ujednostajnienie warunków płatności. Należy zaznaczyć, iż marokańscy odbiorcy międzynarodową terminologię „contre document“ rozumieją swoiście, gdyż wykupują dokumenty dopiero po nadejściu towaru, chociaż powinni je wykupić natychmiast po ich nadejściu do jednego z banków w Casablanca. Byłoby pożądane, gdyby polscy fabrykanci stosowali w Maroko cennik bez rabatów (od 2 do 3% za gotówkę). Możnaby ewentualnie stosować rabat przy sprzedaży przekraczającej 20 metrów sześciennych względnie stosować bonifikatę po roku, jeżeli odbiorca nabył ponad 250 metrów sześciennych.

Ważnym zagadnieniem jest usunięcie wzajemnej konkurencji fabryk polskich, ustalenie cen i warunków sprzedaży cif porty marokańskie. Przy układaniu cen trzeba oczywiście brać pod uwagę oferty innych krajów i co pewien czas ceny kontrolować.

Ważną jest również organizacja sprzedaży w Maroko, a przede wszystkim sprzedaż tylko dużym hurtownikom oraz unikanie prowadzenia korespondencji handlowej z firmami lub osobami, o których firmy polskie nie mają szczegółowych i poważnych informacyj.

ZWOLNIENIE TOWARÓW ZE SKŁADÓW CELNYCH W TURCJI.

W ostatnich dniach kwietnia br. Rada Ministrów zdecydowała na wniosek Ministra Ceł i Monopoli jednorazowe wpuszczenie na obszar celny turecki wszystkich towarów, które znajdowały się na komorach celnych od chwili wejścia w życie w roku 1931 systemu kontyngentowego do dnia 15 lutego 1937 roku. Decyzja ta została spowodowana wybitnie dodatnim saldem bilansu handlowego Turcji za ostatni okres czasu oraz chęcią doprowadzenia do zniżki cen niektórych artykułów.

W myśl dekretu importerzy winni wypełnić wszystkie formalności do 31 maja br. Faktury winny być opłacone w Banku Centralnym Tureckim na rachunki poszczególnych państw, przy czym ewentualnie przyznane przez eksporterów kredyty mogą być wykorzystane w terminie najwyżej 3 miesięcznym, licząc od 31 maja br.

STWIERDZANIE POCHODZENIA DRZEWA ZAGRANICZNEGO EKSPORTOWANEGO DO HOLANDII.

Z uwagi na rozpowszechniane nieprawdziwe pogłoski o wprowadzeniu w Holandii świadectw pochodzenia dla towarów polskich, podajemy poniżej wyjaśnienia w tej sprawie, nadesłane przez Konsulat Generalny RP. w Amsterdamie.

W pierwszych dniach kwietnia spedytorskie firmy rozesłały do swych klientów, importerów drzewa, cyrkularz, donoszący o poleceniu przez rząd holenderski urzędom celnym kontroli pochodzenia drzewa na skutek

tego, że drzewo pochodzące z krajów, z którymi Holandia ma clearing, omijając ograniczenia clearingowe przychodzi jako drzewo z krajów nieclearingowych. Dlatego urzędy celne z polecenia rządu holenderskiego mają prawo żądać świadectw udowadniających pochodzenie drzewa.

Dnia 10 kwietnia Związek Kupców Drzewnych („Nederlandsche Houtbond") rozesłał cyrkularz do swych członków, w którym wyjaśnia, że świadectwa pochodzenia nie są przez władze celne holenderskie żądane w tych wypadkach. kiedy faktura, czy też inne dokumenty wyraźnie stwierdzają, iż drzewo jest pochodzenia z kraju, z którym Holandia nie posiada clearingu.

W kilku znanych wypadkach okazało się, że żądanie świadectw pochodzenia dotyczyło drzewa, sprzedawanego i fakturowanego za pośrednictwem firm gdańskich, gdyż zachodzi obawa, że sprowadzone drzewo jest pochodzenia nie polskiego. Jeżeli importer holenderski czy też spedytor może wykazać się oryginalną fakturą polskiej firmy, a jeśli nie posiada ona tartaku — korespondencją z tartakiem polskim, będącą dowodem, iż drzewo jest pochodzenia polskiego — to świadectwo pochodzenia nie jest żądane.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 17 KWIETNIA DO 7 MAJA 1937 R.

BELGIA. Węgiel, służący do fabrykacji koksu najwyższego gatunku, został uwolniony od tzw. taksy przywozowej aż do końca marca 1938 roku.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 24 4 br. został na okres od 25 4 1937 do 30 6 1938 zaszeregowany do systemu pozwoleniowego wywóz ex poz. 134 a) 1 beta — okrąglaki z drzew szpilkowych do 24 cm średnicy, łącznie z drzewem celulozowym.

W ten sposób znajduje się w systemie pozwoleniowym wywóz wszelkich okrąglaków z drzew szpilkowych bez względu na średnicę.

Z ważnością od 10 4 br. podwyższono cło dodatkowe na żyto z 38 na 39 koron cz. i na owies z 28 na 30 kor. czeskich. Cło dodatkowe na zboża innych gatunków bez zmian.

Syndykat zwierząt rzeźnych postanowił dopuścić do przywozu w maju rb. 12 tys. świń tuczonych, 1500 owiec i 100 wagonów tłuszczu.

Obniżone cło na stopiony tłuszcz (120 kor. cz.) i na tłuszcz surowy i słoninę (90 kor. cz.) obowiązywać będzie do końca czerwca rb.

FINLANDIA. Zakaz przywozu paszy do Finlandii. wydany ostatnio przez rząd, spotykał się z dużymi zastrzeżeniami ze strony kół rolniczych. Zakaz ten zrealizowany ma być z razu w formie znacznej podwyżki ceł.

GRECJA. Ministerstwo skarbu ustaliło w dniu 24 4 br. następujące zmiany wskaźnika przy przerachowaniu drachmy metalowej (według której obliczone są stawki celne) na drachmy papierowe, czyli obiegowe. Mnożnik „11" (1 dr. metal. równa się 11 dr pap.) ustanowiono dla śledzi i pewnych gatunków ryb morskich, dla kawioru czerwonego, fasoli, bobu i cukru. Mnożnik „15" obowiązuje wszędzie tam, gdzie istniał dotychczas, z wyjątkiem następujących pozycyj: kawa — mnożnik „25", drzewo sosnowe, jodłowe i bukowe — „20", drzewo dębowe i kasztanowe — „30", drzewo szlachetne — „36", nafta świetlna — „18", mnożnik „20" obowiązuje w pozycjach, które go miały poprzednio z wyjątkiem: kakao — „25", marmuru kamieni itp. — „36", mazutu, oleju do motorów Diesla — „36", tłuszczy i olejów mineralnych — „25", lekkiej nafty (white spirit) — „36", blachy białej zwyczajnej i obrobionej — „25", niektórych surowców do fabrykacji papieru — „30".

Dotychczasowy mnożnik „22" podwyższony został na „25" z wyjątkiem maszyn i części do maszyn, dla których mnożnik zostanie osobno ustalony. Mnożniki „25" i „30" podwyższone zostały do „36". Stawki ad valorem nie uległy zmianie.

Ostatnio dokonano szeregu zmian w greckiej taryfie celnej. Zmiany dotyczą: tektury do pudełek papierosowych, aktywnego węgla roślinnego, orzechów ziemnych. elementów (bakteryj) elektrycznych, akumulatorów i ich części, pewnych kamieni (minerałów), brzytew i aparatów do golenia, żyletek, środków opatrunkowych i amoniaku.

INDIE BRYTYJSKIE. Począwszy od 1 4 br. przywóz szmat uległ zakazowi.

W. P. IRLANDIA. Na czas od 1 maja rb. do 30 kwietnia 1938 roku obowiązywać będzie zakaz przywozu cukru z zagranicy.

JAPONIA. Zarządzeniem z dnia 16 4 rb. zostało zniesione cło na żelazo z ważnością do 31 3 1938. Od uwolnienia wyłączone zostały: stal specjalna i rury.

Oczekiwać należy w najbliższym czasie zmiany japońskiej taryfy celnej. Projekt, przedłożony parlamentowi, przewiduje m. in. obciążenie cłami wszelkiego rodzaju olejów mineralnych pędnych, benzyny i samochodów: uwolnienie od ceł surowców potrzebnych do wyrobu alkoholu (stoi to w związku z ustanowieniem japońskiego monopolu alkoholowego); zwolnienie od ceł samolotów i ich części, mających służyć jako wzory do produkcji krajowej oraz ewentualne nałożenie ceł na żelazo i stal.

JUGOSŁAWIA. Zarządzeniem min. skarbu uchylono cło na oczyszczoną siarkę i kwiat siarczany (poz. 197 p. 2) z ważnością do 16 10 br.

KANADA. Zniesiono stawkę celną w poz. tar. celnej 438i, dotyczącą różnych części samochodów. ich urządzenia i zaopatrzenia wewnętrznego. Obniżono cło w poz. 569 (ii) — kapelusze, czapki i stożki z filcu wełnianego — taryfa pośrednia (stosowana wobec towarów polskich) brzmi: 30 proc. od wartości plus 90 centów od tuzina (dotychczas 30 proc. od wart. i 1,25 dolarów od tuzina). Ze zwrotu cła w 99 procentach korzystają towary, sprowadzone do Kanady przez fabrykantów aut, autobusów i innych pojazdów mechanicznych, a stanowiące maszyny i części maszyn, nie-

produkowane w Kanadzie i potrzebne w przemyśle automobilowym.

Ostatnio dokonane zmiany w taryfie celnej dotyczą m. in. następujących artykułów: śledzi w oliwie, papieru ręcznie czerpanego, balonów szklanych i butli, flakonów i in. wyrobów szklanych, żelaza kowalskiego, rur żelaznych i stalowych, aparatów projekcyjnych dla filmów, instrumentów pomiarowych, kół stalowych kolejowych, aparatów elektrycznych do spawania, niektórych tkanin, odzieży i pasów napędowych. Ze zwrotu cła w 75 proc. korzysta papier wszelkiego rodzaju, oraz w 60 proc. części do motorów lotniczych. — Znacznej obniżce cła uległa lakierowana biała blacha oraz płyty ocynkowane z żelaza i stali.

ŁOTWA. Do przywozu zostały dopuszczone bez zezwolenia przywozowego: książki wszelkiego rodzaju, gazety i czasopisma, nuty oraz siemię lniane siewne, przeznaczone na późniejszy eksport.

PALESTYNA. Z dniem 22 4 br. rząd palestyński ustanowił nowe cło przywozowe na jaja i drób, a mianowicie: jaja przywiezione od 1 2 do 30 6 — 1 mils. (2.6 gr) sztuka, jaja importowane od 1 7 do 31 1 — 0,2 milsa (0,52 gr) sztuka. Cło dotychczasowe wynosiło 0.2 milsa przez cały rok. Stawka celna na drób wynosi 25 milsów (65 gr) od sztuki — dotychczas bez cła.

PORTUGALIA. Dekretem z 7 kwietnia dokonano pewnych zmian w portugalskiej taryfie celnej. — I tak opłaty specyficzne, wyszczególnione w taryfie importowej i eksportowej, mnoży się przez współczynnik 24.45 dla obliczenia wysokości opłaty celnej w walucie obiegowej. 1) eskudo w złocie równa się 24.45 eks. papierowym). Towary podlegające cłom ad valorem, opłacają cło w stosunku do wartości wyrażonej w walucie obiegowej. Osobne postanowienia dotyczą wysokości depozytów celnych, stawek celnych na przesyłki z towarami różnego pochodzenia. dalej opakowania bezcłowego, przywozu próbek itp.

Zarządzeniem z 19 4 br. uregulowano przywóz ziemniaków - sadzeniaków do Portugalii. Do importu dopuszczone będą tylko ziemniaki, które udają się dobrze w danym klimacie, odpowiadają wszelkim wymogom rynku handlowego oraz nie ulegają zwyrodnieniu. Wszelkie gatunki, dopuszczone do przywozu, winny być zapisane w urzędowym katalogu; ziemniaki - sadzeniaki winny być ponadto zaopotrzone w świadectwo zdrowotności, wydane przez odpowiednią instancję danego kraju, uznaną przez portugalskie min. rolnictwa Zarządzenie powyższe zawiera również dane odnośnie opakowania, gatunków handlowych itp.

RUMUNIA. Z ważnością od 1 4 br. poczyniono szereg zmian w rumuńskiej taryfie celnej. Zmiany stawek celnych dotyczą: ekstraktów mięsnych, żelatyny niejadalnej, guzików różnego rodzaju, kamienia do wyprawiania skór, cukru rafinowanego, gwoździ szewskich i patyczków do zapałek, drutu, smoły, sztucznych zębów i öcz, rozmaitych gwoździ, piór do pisania, niektórych wyrobów z ołowiu, wyrobów z blachy cynkowej, cynowej i aluminiowej, klamer do pasów, odznak, medali itp., mechanizmów do zegarków kieszonkowych i siarczanu aluminium. Podwyższono opłaty od pozwoleń przywozowych na: olej rycynowy, plusze, aksamity bawełniane, różnego rodzaju, ceratę, naczynia i wyroby fajansowe, wyroby z porcelany, rozmaite haftki i szpilki, ręczne maszynki do gospodarstwa, różne wyroby z cynku i miedzi, krany, wentyle, oliwiarki itp., rury lane, kwas mleczny, oleje lotne, naturalne i syntetyczne, używane w perfumerii, sadzę, ołówki i kredki.

Obniżono opłaty od pozwoleń przywozowych na karpie, karasie, sumy, liny i śledzie dunajskie.

Dekretem z dnia 9 4 37 zostały skreślone z listy artykułów reglamentowanych przy imporcie następujące pozycje: 1030 — żeliwo surowe, w blokach, białe lub szare, 1031 — żelazo specjalne, jak ferrochrom, forrosilicum, ferromangan, ferronikiel i forrovanadium w blokach, 1032 — półfabrykaty żelazne i stalowe do kucia i walcowania w blokach i płytach, 1033 — elektrostal w sztabach i płytach, wszelkich wymiarów, do wyrobu narzędzi.

Natomiast dekret ten wprowadził kontyngenty na import: poz. 1651 podwójny siarczan glinu i potasu (ałun). Opłata autoryzacyjna, kontyngontowa od tego artykułu wynosić będzie 200 lejów za 100 kg; jednocześnie opłata autoryzacyjna kontyngentowa została podniesiona na następujące artykuły: 831 obuwie kauczukowe a) śniegowce, boty, kalosze z 700 lei na 5000 za 100 kg; 1275 kable i druty metalowe dla elektryczności oplatane, kombinowane itp. izolowane, przy pomocy: a) kauczuku itd. z 160 lei na 4200 za 100 kg; b) emulsji itd. z 120 lei na 5900 za 100 kg, c) nici zawierających jedwab z 360 lei na 7500 za 100 kg, 1621 chlorek amonu (salmiak) b) sublimowany (w kawałkach) z 100 lei na 300 za 100 kg, 1668 sierczan sodu z 20 lei na 300 za 100 kg.

Ustalone zostały nowe wartości szacunkowe na różne towary importowane. Zmiany dotyczą następujących pozycyj:

Poz. 1394	— nikiel walcowany	— 100 kg	— 18.000 lei
Poz. 1397	— części niklowe	— 100 kg	— 30.000 lei
Poz. 1578	— tylko natrium	— 100 kg	— 15.000 lei
Poz. 574	— hafty różne:		
	a) maszynowe	— 1 kg	— 1.500 lei
	b) ręczne	— 1 kg	— 6.000 lei
Poz. 575	— hafty jedwabne:		
	a) maszynowe	— 1 kg	— 9.000 lei
	b) ręczne	— 1 kg	— 14.000 lei
Poz. 1182	— zamki i klucze:		
	a) zwykłe	— 100 kg	— 17.000 lei
	b) cynkowane, brązowane, niklowane itp.	— 100 kg	— 20.000 lei
	c) posrebrzane lub ze stopów metalowych	— 100 kg	— 25.000 lei
Poz. 1275	— motocykle trójkołowce, rowery z motorami i części do nich	— 100 kg	— 12.000 lei
Poz. 491	— nici zwykłe z sizalu	100 kg	— 5.000 lei

TUNIS. Z dniem 13 4 br uległo podwyżce cło na szkła i cylindry do lamp pochodzenia zagranicznego. Cło wynosi obecnie 120 franków od 100 kg brutto.

Deklaracje celne przywozowe winny zawierać m. in. dane co do pochodzenia towaru oraz nazwisko, zawód i miejsce zamieszkania rzeczywistego odbiorcy towaru. Przesyłki, których deklaracje celne nie będą zawierały powyższych danych, ulegną konfiskacie.

WŁOCHY. Do bezcłowego przywozu dopuszczone zostały ponownie niektóre nawozy sztuczne i tak: azotan wapnia w ilości 20.000 ton, siarczan amonu — 30.000 ton.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Przedstawicielstwo. Firma tuniska poszukuje przedstawicielstwa fabryk polskich w zakresie artykułów szklanych i fajansowych. P/11423/95/TC.

Węgiel drzewny. Firmy maltańskie interesują się importem z Polski węgla drzewnego. P/11599/3B/TC.

Różne. Firma w Lizbonie nawiąże kontakt z eksporterami artyk. różnego rodzaju. E/11891/22/KL.

Różne. Firma w Nicosji (Cypr) interesuje się importem artykułów różnego rodzaju. E/12196/2/KL.

Reprezentacje. Firma w Haifie obejmuje reprezentacje w zakresie artyk. spożywczych, budowlanych oraz instalacyjnych. E/10823/95/KL.

Reprezentacje. Firma agenturowa w Casablanca obejmie przedstawicielstwa artyk. różnego rodzaju. E/11078/3R/KL.

Różne. Firma w Aleksandrii interesuje się importem różnych artykułów. E/11187/3M/KL.

Różne. Firma Komisowa w Aleksandrii nawiąże kontakt z producentami wyr. szklanych, fajansowych, naczyń kuchennych, krzeseł giętych oraz wyr. włókienniczych. E/11183/95/KL.

Naczynia. Firma w Tunisie nawiąże stosunki handlowe z producentami naczyń emaliowanych, wyrobów szklanych, fajansowych i porcelanowych. E/11113/3R/KL.

Książki. Firma komisowa w Toronto interesuje się importem książek oraz wydawnictw polskich. E/10374/21/KL.

Artykuły chemiczne. Firma meksykańska interesuje się importem z Polski różnych produktów chemicznych, m. innymi gliceryny, glukozy, dekstryny itd. P/8736/4C/TC.

Artykuły chemiczne. Firma szwedzka pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi fabrykami różnych chemikalii i ewent. otrzymać przedstawicielstwo. P/10637/4L/TC.

Naczynia emaliowane. Firma angielska pragnie objąć przedstawicielstwo firmy polskiej, produkującej naczynia emaliowane na Południową Afrykę. P/10686/44/Ro.

Piecyki gazowe, gazogeneratory. Firma palestyńska pragnie zakupić wymienione artykuły i prosi o odnośne oferty. P/11229/45/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

UWAGA!

Firmy polskie, do których zwróci się „Carlos M. Brandao Lda" Rua de S. Juliano 67, Lisboa, interesująca się importem szczeciny oraz „Carlos Azevedo" Rua dos Donradores 32—28 Lisboa, zechcą uprzednio porozumieć się z P. I. E. E/10479/18/KL.

SPRAWY TARYFOWE

UREGULOWANIE KONKURENCJI MIĘDZY CZECHOSŁOWACKĄ ŻEGLUGĄ NA ŁABIE A KOLEJAMI NIEMIECKIMI A CZECHOSŁOWACKIMI.

Dzięki swemu położeniu nad spławną rzeką Łabą, posiada port w Hamburgu tanią rzeczną drogę, łączącą go z zapleczem niemieckim i czechosłowackim. Jak donosiliśmy w nr 31 Biuletynu w listopadzie roku 1933, potaniała jeszcze bardziej ta droga przewozu przez wydanie 20 października roku 1933 przez czechosłowacką żeglugę na Łabie, Wełtawie i Dunaju oraz koleje czechosłowackie, taryfy na przewóz tranzytowy towarów między wolną strefą czechosłowacką w Hamburgu a Węgrami, Jugosławią, Bułgarią i Rumunią Łabą do portu w Loubi, a koleją do Bratislava nad Dunajem i tą samą drogą w odwrotnym kierunku. Taryfa ta pozbawiała koleje niemieckie w czasie trwania żeglugi na Łabie znacznej części ładunków, poprzednio przewożonych kolejami niemieckimi do portów dunajowych Regensburg i Passau, a dalej Dunajem i z powrotem. Dla zwalczenia tej konkurencji zmuszone były koleje niemieckie z wielkimi stratami w drodze postępowania wyrównawczego przejmować niskie stawki konkurencyjnej taryfy czechosłowackiej na Łabie na drodze przez Rogensburg i Passau. Usprawiedliwiona obcą konkurencją ta obniżka kosztów przewozu z Hamburga naruszała równowagę, ustaloną w roku 1928 między kolejami niemieckimi a kolejami zainteresowanymi w komunikacji z portami adriatyckimi, celem uregulowania konkurencji między portami niemieckimi a Triestem i Fiume, co dało powód Zarządom kolei, zainteresowanych w komunikacji adriatyckiej do wy-

stępywania z pretensjami do kolei niemieckiej z powodu naruszenia umówionej równowagi.

W lutym br. zawarły koleje niemieckie w Monachium umowę z kolejami czechosłowackimi i żeglugą czechosłowacką na Łabie, na podstawie której konkurencja wzajemna została uregulowaną. Umowę tę zatwierdziła następnie konferencja w Heidelbergu, w której wzięły udział koleje niemieckie, włoskie, jugosłowiańskie, węgierskie, austriackie i czechosłowackie, biorące udział w taryfach adriatyckich. Według zawartego porozumienia stawki taryfy kombinowanej Łaba-Dunaj będą mogły być tylko o 5 proc. niższymi od stawek kombinowanej taryfy między portami niemieckimi a węgierskimi portami na Dunaju z przeładunkiem w Regensburg i Passau, a nie będą mogły być niższymi od stawek opłat przewozowych między Budapesztem a Fiume, węgiersko-adriatyckiej taryfy, co znacznie ograniczy atrakcyjność tej drogi przewozu i zdaniem zainteresowanych w komunikacji adriatyckiej kolei dostatecznie zmniejszy konkurencyjność Hamburga wobec portów adriatyckich. Najlepiej wyjdą na tym koleje niemieckie, zaoszczędzając sobie na przyszłość kwoty, wypłacane dotychczas w postępowaniu wyrównawczym, celem skonkurowania taryfy Łaba-Dunaj, najgorzej strona czechosłowacka ze względu na podrożenie kosztów przewozu w komunikacji z Hamburgiem, a co zatem idzie i w komunikacjach konkurujących z Hamburgiem, towarów, eksportu i importu czechosłowackiego, następnie ze względu na zbyt nieznaczną rozpiętość 5 proc. między stawkami taryfy Łaba-Dunaj, a niemiecką taryfą dunajową, co nie pozwoli na utrzymanie wszystkich dotychczas przewożonych transportów, a wreszcie ze względu na okoliczność, że zmuszoną była do dopuszczenia w uczestniczeniu w tej taryfie wszystkich niemieckich towarzystw żeglugi na Łabie z podziałem przewożonej ilości towarów w równych częściach między czechosłowackie towarzystwo żeglugi z jednej strony, a niemieckie z drugiej. Dla kolei polskich i portów polskiego obszaru celnego podrożenie kosztów przewozu towarów czechosłowackich na drogach do innych portów, spowodowane tą umową, może być tylko korzystnym.

W wykonaniu postanowień umowy już z dniem 5 kwietnia br. zmieniono taryfę Łaba-Dunaj przez włączenie do niej znacznie wyższych stawek opłat przewozowych dla komunikacji między Hamburgiem a Budapesztem zamiast dotychczasowych, wyłącznie z tej taryfy zupełnie komunikacji z Austrią, co podraża przewóz towarów austriackich przy niektórych artykułach ponad 40 proc. i pozostawienie dotychczasowych stawek w mocy jedynie tylko dla komunikacji między Hamburgiem a Jugosławią, Bułgarią, Rumunią i dalej położonymi krajami. Równocześnie zniesiono ze strony kolei niemieckich postępowanie wyrównawcze, polegające na przejmowaniu stawek taryfy Łaba-Dunaj przy przewozie towarów przez Regensburg i Passau, zniesiono konkurencyjne ulgi w taryfach niemieckich z Węgrami i Austrią kolejowych i kolejowo-dunajowych i w taryfie węgiersko-adriatyckiej.

Uregulowanie współzawodnictwa między kolejami a żeglugą na Łabie miało obok omawianego przez nas w nr 7 Biuletynu porozumienia między żeglugą dunajową a kolejami krajów naddunajskich usunąć konkurencję, zakłócającą z obu tych stron równowagę, ustaloną umową Monachijską z roku 1928 między portami adriatyckimi i niemieckimi, według której od linii demarkacyjnej, wyznaczonej w Czechosłowacji od Zwardonia począwszy na zachód stacje położone na północ od niej nie mogły korzystać z tańszych stawek do portów adriatyckich, jak do niemieckich, zaś stacje na południe od niej położone nie mogły mieć stawek niższych do portów niemieckich, jak do adriatyckich. Pozostaje zatem tylko nierozwiązaną jeszcze żadną umową konkurencyjna droga przez porty polskiego obszaru celnego na zasadzie polsko-czechosłowacko-dunajowej taryfy portowej i czechosłowacko-polskiej taryfy portowej. Straciwszy tyle na uregulowaniu współzawodnictwa na Łabie, stara się Czechosłowacja zachować wolną rękę odnośnie do komunikacji przez swe porty dunajowe Bratislava i Komarno, wobec czego odmówiła nawet w ostatniej chwili ze swej strony ratyfikacji umowy dunajowej, w której układzie brała udział, a której postanowienia ze strony towarzystw dunajowych w znacznej części są już stosowane. Ze wzajemnej konkurencji różnych portów morskich nikt nie osiągnął tyle korzyści, co eksport i import czechosłowacki, wobec czego w pełni jest zrozumiałą rezerwa miarodajnych czynników czechosłowackich w tej kwestii.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

WZROST POŁOWÓW DALSZYCH PRZY ZANIKU POŁOWÓW PRZYBRZEŻNYCH W KWIETNIU 1937 R.

Polskie połowy morskie dały ogółem w kwietniu rb. 962.270 kg ryb morskich, wartości 196.428,— zł. W porównaniu z rokiem ubiegłym stanowi to spadek ilościowy o 473 tony, a wzrost wartościowy o 33.000 złotych.

Dopiero bliższa analiza połowów wykazuje duże przemiany, jakie zaszły w połowach.

Tak więc miesiąc ubiegły wykazał ilościowo blisko czterokrotny wzrost połowów dalszych, bo 855.310 kg (rok ubiegły 229.720 kg) i prawie taki sam wzrost wartościowy, bo 101.903 zł, podczas gdy rok ubiegły dał tylko 28.914,— zł.

Połowy natomiast przybrzeżne w kwietniu rb. były ilościowo dwanaście razy mniejsze od tego samego miesiąca ubiegłego roku (kwiecień r. b. 106.960 kg, o wartości zł 94.525, natomiast kwiecień 1936 r. 1.205.000 kg, o wartości zł 134.000,— (w czym same szproty — 1.005.000 kg).

Tak więc kwiecień bieżącego roku stał pod znakiem masowych wyjazdów naszych rybaków na dalekie wody Bornholmu, co świadczy wymownie o przeobrażeniu się naszego rybołówstwa z przybrzeżnego na rybołówstwo wybitnie dalekomorskie na Bałtyku. Trzeba również podkreślić, że połowy w kwietniu były ograniczane przez odbiorców (brak zbytu w kraju, za mała zamrażalnia ryb, za mała chłodnia rybna w Gdyni). Bez ograniczeń wyniki połowów byłyby znacznie większe. Tak więc za szybkim rozwojem i rozbudową rybołówstwa nie może nadążyć wyposażenie portu w chłodnie i zamrażalnie i nie może nadążyć organizacja zbytu ryb wewnątrz kraju. Powoduje to samorzutnie niemożność wykorzystania naszego rybołówstwa, a przecież Polska pod względem spożycia ryb morskich na głowę zajmuje jedno z ostatnich miejsc w Europie.

Podział na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco: Ilość podano w kilogramach, wartość za jeden kilogram w groszach w nawiasie: Łososi złowiono o połowę mniej: sztuk 839 — 7.400 kg (600), mielnica sztuk 728, o wadze 360 kg (300), troć sztuk 134 o wadze 330 kg (500), płastugi: stornia dwa razy więcej jak w ubiegłym roku: 91.870 kg (30), zimnica cztery razy więcej: 22.750 kg (15), natomiast połowy śledzików zmniejszyły się pięciokrotnie: 24.350 kg (40), węgorze 920 kg (150), węgorzyce tj. kwapy: spadły połowy pięciokrotnie: 120 kg (50), połowy siei wzrosły dwukrotnie: 180 kg (180), szczupaki: 5.380 kg (150), okonie 4.400 kg (80), połowy płoci wzrosły ośmiokrotnie i wyniosły 32.380 kg (50), cert złowiono cztery razy więcej: 4.680 kg (50).

Jako nowość występują w statystyce dorsze oczyszczone z głowami 383,200 kg (12), dorszy całych: 383.950 kg (8). Ryby czyszczone z wnętrzności natychmiast po połowie nadchodzą w lepszym stanie, aniżeli ryby całe i dlatego uzyskują o 50% wyższe ceny.

Z poszczególnych miejscowości najwięcej złowił: Hel — 485.340 kg, wartości zł 75.707,—, Gdynia — 352.400 kg — zł 54.713,—, Jastarnia — W. Wieś — 87.260 kg — zł 46.311,—, Chłapowo — Karwia — 8.840 kg — zł 2.719,—, Puck do Obłuża — 28.430 kg — zł 16.978.—.

Zbyt połowów przedstawiał się następująco: do wędzarń sprzedano 48.190 kg (w roku ubiegłym 730.00 kg), o wartości zł 29.204,— (w roku ubiegłym zł 36.000,—).

Do Gdańska wywieziono 7.690 kg — zł 2.475,—, do Szwecji wyeksportowano łososi 1.240 kg o wartości zł 7.440,—, na rynku miejscowym odebrano 905.150 kg — zł 157.309, z czego przerobiono w zamrażalni gdyńskiej około 70% ryb, czyli bez zamrażalni nie mogłoby być połowów bornholmskich i na głębi gdańskiej.

ROZPORZĄDZENIA W ODNIESIENIU DO CLENIA RYB MORSKICH ŚWIEŻYCH I KONSERW RYBNYCH.

Uwaga 2 do poz. 115 oraz 116 taryfy celnej przywozowej brzmi: „Ryby morskie świeże, przywożone na obcych statkach do portów polskiego obszaru celnego, podlegają cłu według wagi netto".

Okólnikiem T. 21 L. D. IV 5893/2/37 z dnia 8 IV 1937 r. (Dz. U. Min. Sk. nr 10-1937, poz. 336), Ministerstwo Skarbu wyjaśniło, że przytoczone wyżej postanowienie może być stosowane tylko do ryb morskich świeżych, przywożonych na obcych statkach rybackich do portów polskiego obszaru celnego.

Ryby morskie świeże przywożone na obcych statkach frachtowych (nie rybackich) z ulgi, przewidzianej w Uwadze 2 do poz. t. c. 115 oraz 116 korzystać nie mogą.

Okólnikiem L. D. IV 8814/2/37 z dnia 14 IV 1937 r. (Dz. U. Min. Sk. nr 10-1937 r.) Ministerstwo Skarbu udzieliło urzędom celnym następujących wyjaśnień:

1. Konserwy rybne, wymienione w poz. tc. 256, wtedy należy clić razem z bezpośrednim opakowaniem, jeżeli poszczególne jednostki towaru w opakowaniu (puszki, pudełka) ważą 500 gramów i mniej;

2. Konserwy rybne, wymienione w poz. t. c. 256, a nadchodzące w hermetycznie zamkniętych pudełkach bywają niekiedy zaopatrzone w zapasowe pokrywki, niezależnie od pokrywki hermetycznie przymocowanej do pudełka (górna część pudełka). Niekiedy do

pudełek takich dołączane są pojedyncze druczki pouczające o sposobie użycia, lub druczki reklamowe. Wspomniane pokrywki zapasowe oraz druczki należy oclić łącznie z towarem.

Należy dodać, że klucze z drutu żelaznego do otwierania pudełek z konserwami, znajdujące się razem z towarem w jednej skrzyni i w odpowiedniej do pudełek ilości, oclone są łącznie z konserwami.

KRONIKA

WCZEŚNIEJSZE ROZPOCZĘCIE POŁOWÓW ŚLEDZI PRZY BRZEGACH NORWEGII.

W tym roku o miesiąc wcześniej rozpoczęły się połowy śledzia na Morzu Północnym, przy brzegach Norwegii. Rozpoczęto je mianowicie 6 kwietnia 1937 r., gdy w latach poprzednich połowy rozpoczynały się normalnie na początku maja.

NOWE PRZEPISY NORWESKIE O WYWOZIE ŚLEDZI.

Jak donoszą z Norwegii, wkrótce zostanie znowelizowana ustawa z roku 1925, dotycząca rozmiaru skrzyń do wywozu świeżych śledzi. Stosownie do nowej ustawy będzie wzbroniona wysyłka świeżych śledzi, bryslingów oraz śledzi mrożonych lub solonych w nieprzepisowych skrzyniach. Nowe przepisy będą obowiązywały zarówno w eksporcie jak i w obrocie wewnętrzno krajowym.

PRZETARGI

PRZETARG NIEOGRANICZONY DYREKCJI OKRĘGOWEJ P. K. P. POZNAŃ NA RÓŻNE MATERIAŁY.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) plomb ołowianych,
2) gwoździ różnych,
3) terpentyny i kalafonii,
4) farb suchych i
5) materiałów malarskich, noszących nazwę „mokrym na mokre".

Otwarcie wspomnianych przetargów odbędzie się w dniach:

1) 1 czerwca 1937 r., 2) 4 czerwca 1937 r., 3) 22 czerwca 1937 r., 4) 25 czerwca 1937 r., 5) 25 czerwca 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim Nr 93 z dnia 23 kwietnia 1937 r.

PRZETARG NA DOSTAWĘ TABLICZEK ROWEROWYCH.

Państwowy Fundusz Drogowy ogłasza na dzień 26 maja 1937 roku o godz. 12, publiczny przetarg ofertowy pisemny na dostawę 1.050.000 sztuk tabliczek rowerowych z blachy żelaznej o grubości nie mniejszej od 0,61 mm, z literami oraz obwódką przy brzegu tabliczek wytłaczanymi. Tabliczki mają być malowane na kolor czarny, litery i obwódka malowane na kolor żółty.

Oferty mogą opiewać na dostawę całej ilości lub tylko części tabliczek jednak na dostawę nie mniej, jak 500.000 sztuk.

Termin dostawy upływa dnia 1 grudnia 1937 roku.

Należność za dostawę będzie płatna gotówką w dwóch równych ratach w 2 i 3 miesiące po dacie odbioru.

Przetarg odbędzie się w gmachu Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4.

Warunki przetargu, rysunki i wzór oferty można otrzymać w koncelarii Depart. VII Dróg Kołowych Min. Kom. w Warszawie. ul. Chałubińskiego 4, pokój 264, codziennie, w dnie powszednie od godz. 10 do godz. 12 rano po złożeniu pokwitowania na wpłatę do PKO. na rachunek Nr 30400 Centralnej Księgowości Ministerstwa Skarbu dla Państwowego Funduszu Drogowego kwoty zł 3 od kompletu warunków, rysunków i wzorów.

Oferty należy składać do skrzynki, przeznaczonej na oferty, znajdującej się w gmachu Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, codziennie w dnie powszednie do dnia 26 maja 1937 roku (w ostatnim dniu do godz. 11).

Otwarcie ofert w obecności oferentów nastąpi dnia 26 maja 1937 roku o godz. 12 w Departamencie VII Ministerstwa Komunikacji, ul. Chałubińskiego 4, pokój nr 255.

Oferty powinny być składane w zapieczętowanych lakiem i nieprzejrzystych kopertach bez znaku firmy, z napisem:

„Oferta do przetargu w dniu 26 maja 1937 roku na dostawę tabliczek rowerowych".

Celem zabezpieczenia oferty należy złożyć do jednej z kas skarbowych wadium w wysokości 5 proc. wartości oferowanej przez firmę dostawy i dołączyć do ofert kwit o złożeniu wadium, bądź złożyć go dodatkowo przed otwarciem ofert.

Umowa będzie zawarta w imieniu Państwowego Funduszu Drogowego przez Ministerstwo Komunikacji.

Państwowy Fundusz Drogowy zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta na całą dostawę lub jej część, oraz prawo nieprzyjęcia żadnej oferty, względnie unieważnienie przetargu.

WIDOKI IMPORTU POMARAŃCZ W NADCHODZĄCYM SEZONIE LETNIM

Sezon zimowy importu pomarańcz skończył się już przed miesiącem. Obecnie nadchodzą jeszcze transporty pomarańcz z wiosennych zbiorów, ale już tylko w mniejszych ilościach. O ile chodzi o pomarańcze hiszpańskie spodziewany jest jeszcze jeden transport — ładunek okrętowy (w dniu 11-12 bm. ss „Linda" wyładował w Gdyni około 896 ton pomarańcz, które przywiózł z portu Valencia). Wśród importerów są jednak wątpliwości, czy z uwagi na roztoczenie ściślejszej kontroli ze strony floty Generała Franco nad wychodzącymi ładunkami towarów z portów, położonych na terytorium zajętym przez wojska rządowe, uda się organizacjom eksportowym transport ten szczęśliwie wyekspediować.

W ostatnim sezonie zimowym 1936-37 import pomarańcz do Polski był znacznie większy niż w takim okresie 1935-36. Wzrost importu wynosił około 8 proc. Jak w latach ubiegłych tak i w sezonie 1936-37 dominował import pomarańcz hiszpańskich. Na drugim miejscu stał import z Palestyny. Z pozostałych krajów, które partycypowały w obsłudze rynku polskiego w pomarańcze i mandarynki (Włochy, Cypr, Syria i Grecja) największy udział przypada na Włochy.

O ile przed zimowym sezonem plan importu był znany zainteresowanym, chociaż w 50% importerzy mogli poczynić na tej podstawie już pewne przygotowania, to na nadchodzący sezon letni, który jest bardzo bliski, nikt nie wie narazie w jakim kierunku pójdzie nasza polityka importowa. Dlatego też widoki importu w tegorocznym sezonie letnim nie zapowiadają się dobrze z jednej strony z braku sprecyzowania ze strony czynników miarodajnych polityki importowej, z drugiej zaś wskutek konieczności zmiany krajów dostaw ze względu na nieurodzaj pomarańcz w USA.

Jak wiadomo głównym dostawcą pomarańcz do Polski w sezonie letnim były dotychczas Stany Zjednoczone AP. (Kalifornia) — Tegoroczne zbiory w USA. wskutek szkód wyrządzonych przez silne mrozy są znacznie mniejsze niż w roku 1936. Np. zbiór pomarańcz kalifornijskich gat. „Valenia" oszacowany jest na 14,5 mil. skrzyń, gat. „Navel" i innych na 12 mil. skrz., podczas gdy w zeszłym roku zbiór w Kalifornii wynosił w pierwszym wypadku 18,5 mil. skrzyń (zbiór przeciętny z ostatnich ubiegłych 3 lat wynosił blisko 21 mil. skrzyń, a w drugim — 14,5 mil. skrzyń, w ostatnich 3 latach przec. 15¼ mil skrzyń). — Ponieważ już w zeszłym roku import pomarańcz kalifornijskich napotykał wskutek podciągnięcia go pod transakcje kompensacyjne na znaczne trudności i naraził importerów na duże straty ze względu na udzielenie pozwolenia jednej firmie na przywóz pomarańcz z Kolonii Portugalskich bez kompensaty, trudno jest przypuszczać, aby w roku bieżącym ktoś angażował się w imporcie z USA. Ceny zakupu pomarańcz kalifornijskich wskutek nieurodzaju będą w roku bieżącym znacznie wyższe niż w roku ubiegłym i import z tego kraju przy niesprecyzowanych warunkach importu mógłby przynieść zainteresowanym większe straty niż w sezonie zeszłorocznym.

Drugim główniejszym dostawcą pomarańcz do Polski w sezonie letnim jest Portugalia (Kolonie Portugalskie w Afryce Wschodniej). Pewne ilości pomarańcz letnich importowane są również z Brazylii i z Kolonii afrykańskich francuskich.

Według informacji tygodnika angielskiego „Weekly Fruit Intelligence Notes" nr 6 z dnia 5 maja br. zbiory pomarańcz w Portugalskiej Afryce Wschodniej są w tym roku większe niż w roku ubiegłym i eksport do krajów kontynentalnych Europy będzie w tym roku znacznie powiększony. Ma on nawet przewyższać o około 10 proc. eksport z roku 1932, w którym dowozy do krajów kontynentalnych Europy z Kolonii Portugalskich były największe. — Tegoroczne zbiory pomarańcz w Brazylii jakkolwiek nieco spóźnione, będą prawie te same co w roku 1936. Wskutek opóźnienia się zbiorów jakość pomarańcz nie jest jednak taka jak w ostatnim roku. Ogólny eksport Brazylii przewidywany jest na około 4 mil. skrzyń, z czego około 2,5 mil. skrzyń wysłane zostanie do Anglii. Czy i jaka ilość z tego kwantum przyjdzie do Polski nie jest narazie wiadomym, gdyż importerzy polscy nie zgłosili dotychczas żadnego zapotrzebowania na pomarańcze brazylijskie. Należy zatem przyjąć, że ewentualny import z Brazylii w tym sezonie będzie miał nadal charakter sporadyczny.

Czynione są jedynie usilne starania o dowóz pomarańcz z Portugalii, Kolonii Portugalskich, Kolonii Francuskich oraz z Południowej Rodezji (Brytyjskiej). Niektóre firmy importowe powysyłały już do Paryża i Portugalii swoich przedstawicieli dla dokonania zakupu pomarańcz z wymienionych wyżej krajów. — Dotychczas jednak nie ma żadnej wiadomości, czy i jakie ilości przedstawiciele odnośnych firm zdołali zawrzeć już kontrakty dostaw.

Ponieważ dotychczas nie mamy konkretnych danych o planie importowym, należy przyjąć, że import pomarańcz w roku bieżącym będzie prawdopodobnie mniejszy niż w roku ubiegłym.

KRONIKA

ZAPASY POMARAŃCZ I CYTRYN W GDYNI.

Według obliczeń z dnia 11 i 12 V br. ogólne zapasy owoców południowych świeżych wynoszą około 68000 skrzyń. Z ilości tej przypada na pomarańcze hiszpańskie około 35 tys. skrz., pomarańcze palestyńskie około 15 tys. skrz., na pomarańcze włoskie około 5 tys. skrz., na grapefruity 1500 skrz. i na cytryny włoskie około 11500 skrzyń.

COFNIĘCIE ZNIŻKI CELNEJ NA GRAPEFRUITY.

Przewidziana w poprzednich rozporządzeniach o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła, ulga celna na „grapefruits" (poz. 60 p. 4 uwaga 3) została z dniem 20 kwietnia br. cofnięta.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 19-20 bm. spodziewany jest ss „Lewant", którym ma nadejść 1.031 skrzyń pomarańcz i 598 skrzyń grapefruits palestyńskich.

14-15 bm. ma nadejść dla firmy „Bananas" w Gdyni ca 35.000 kg bananów. Transport ten przywiezie ms „Progres" z Rotterdamu.

Dnia 15-16 bm. spodziewany jest transport ca 30.000 kg bananów dla firm: Józef Fetter i Gdyński Import Owoców Południowych w Gdyni, który ma nadejść na ms „Thea" z Londynu. —

OSTATNIE TRANSPORTY KAWY I HERBATY.

Dnia 25 kwietnia br. ss „Kościuszko" nadszedł transport kawy z Południowej Ameryki dla Gdyni 525 worków, dla Gdańska 1.155 worków. Ss „Sleipner" nadszedł do Gdyni dnia 10 bm. z transportem herbaty z przeładunku w Kopenhadze w ilości 750 kg.

Dnia 12 bm. zawinął do portu ss „Chorzów" z ładunkiem 3736 kg herbaty z Dalekiego Wschodu z przeładunku w Roterdamie.

Dnia 16 bm. nadejdzie ss „Pułaski", który ma transport 1.569 worków kawy dla Gdyni i 1.287 worków dla Gdańska.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 6 bm. nadeszły do Gdyni 2 statki: „Nordland" i Aasne". „Nordland" przywiózł 4.416 skrzyń pomarańcz palestyńskich wagi 167.770 kg. „Aasne" wyładował 75.575 kg koryntek greckich i 5.632 kg sułtanek tureckich.

Ss „Niobe" nadszedł do Gdyni dnia 8 bm. z transportem 124 ton cytryn i pomarańcz.

Ss „Linda" przybył dnia 10 bm. i wyładował 10.124 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

ROZRACHUNEK POLSKO-PALESTYŃSKI

Zwracamy uwagę importerom, utrzymującym stosunki handlowe z firmami palestyńskimi na nowy Okólnik Komisji Dewizowej nr 44 z dnia 29 IV br. w sprawie obrotu rozrachunkowego polsko-palestyńskiego. Okólnik ten opublikowany jest w Dzienniku Urzędowym Min. Skarbu nr 12, z dnia 5 maja br. pod poz. 406.

WZROST IMPORTU POMARAŃCZ I CYTRYN.

Import pomarańcz w pierwszych 4 miesiącach br. wzrósł w stosunku do takiego okresu w ubiegłym roku o około 10,5 tys. quintali, a import cytryn o około 15600 quintali. Import cytryn został prawie podwojony.

PARAFOWANIE UKŁADU HANDLOWEGO POLSKO-FRANCUSKIEGO.

W dniu 12 bm. parafowany został w Paryżu układ handlowy polsko-francuski. Jakkolwiek nie znane są jeszcze szczegóły tego układu, należy przyjąć, że ułatwi on import pomarańcz z Kolonii francuskich w bieżącym sezonie. —

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (13 V 37.)

W handlu hurtowym towarów kolonialnych panuje nadal zupełny zastój. W związku z akcją przeciw-działania zwyżce cen nie ma nawet widoków, aby w najbliższym czasie nastąpiło polepszenie w tej branży.

Kawa surowa.

Na rynkach zagranicznych tendencja spokojna. W Nowym Jorku notowano w dniu 8 i 10 bm. kawy brazylijskie po cenach za 1 lb. w centach dolar.: kawę Santos 8 V po 11,50, z dostawą na lipiec, kontrakty po 10,81 cent. dol., loco 10/V, po 11,75 z dostawą na lipiec. po 10,75 — 10,77 c. — Rio 8/V po 9,12 z dostawą na lipiec po 7,32, loco 10/V, po 9,25 z dostawą na lipiec po 7,26.

Na rynku krajowym tendecja zniżkowa. Towar sprzedaje się po niżej ceny własnej. — Pomimo tego brak nabywców. — Firmy warszawskie posiadające duże zapasy kawy brazylijskiej sprzedają Rio 7 już po zł 3,60 za kg. Firmy gdyńskie utrzymują ceny w granicach: Rio 7 zł, 3,80 — 3,85 za kg, gat. Kapitania zł 4,05 — 4,15 za kg, Santos 4,40 — 4,50 zł za kg. Ceny na kawy niebieskie są bez zmian.

Herbata.

Na rynkach zagranicznych tendencja utrzymana. Na rynku krajowym zbyt bardzo słaby. — Transakcje dochodzą do skutku w bardzo rzadkich wypadkach, a to wskutek zapowiedzi dalszej obniżki cen na niektóre gatunki herbaty. Obecne ceny wahają się w granicach: Sumatra 12,50 — 13,00 zł za kg, Ceylon gat. lepszy 14, — 15,00 zł za kg, Ceylon średni 13,40 — 13,80 zł za kg, Ceylon zwykły, ceny utrzymane na poziomie poprzednim.

Korzenie.

W handlu korzeniami sytuacja pogorszyła się. Brak nabywców na pieprz zmusza importerów do wyzbywania się tego artykułu nawet o 10 groszy poniżej kosztów własnych. Artykuł ten (pieprz czarny) sprzedaje się obecnie już po cenie zł 4,60 — 4,65 za kg. Ceny na cynamon bez zmiany. Ziele angielskie sprzedaje się o około 8,5 proc. taniej niż w poprzednim okresie czyli po zł 6,70 — 6,85 za kg.

Ziarno i masło kakaowe.

Na rynkach zagranicznych tendencja zniżkowa. W Londynie notowano w dniu 8 V br. ziarno Accra bardzo dobre po 39,6 — 40 sh za cwt., Ceylon 75—85 sh., Bahia 56 sh., Accra z nowych zbiorów z dostawą na październik - grudzień cif kotynent — notuje się po 40,6 sh. Na masło kakaowe tendencja słaba. — Zbyt w kraju również słaby. Ceny zniżkowe.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 30 kwietnia do 12 maja br. odbyły się 4 przetargi, z których 3 urządziły Aukcje Owocowe Sp. z o. o. w Gdyni i jeden Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. w Gdyni.

Łącznie wystawiono na tych przetargach: 8.442 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 4.790 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 280 skrzyń pomarańcz włoskich, 1.100 skrzyń grapefruits palestyńskich i 1.159 skrzyń cytryn włoskich.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

I. urządziły dnia 30 kwietnia przetarg — wystawiając: 1) 4.026 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, które sprzedano w całości po 1.05 do 1,13 za 1 kg; 2) 120 skrzyń palestyńskich pomarańcz — w całości sprzedano po 0,80 — 0,85 zł na kg; 3) 750 skrzyń grapefruits palestyńskich — sprzedano 545 skrzyń po 20—26.50 zł za 1 skrzynię; 4) 25 skrzyń cytryn włoskich, które sprzedano po 34 zł za 1 skrzynię.

II. Na aukcji w dniu 4 bm. wystawiono: 1) 764 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, z których sprzedano 681 skrzyń, po cenie 1,13 do 1,17 zł za 1 kg; 2) 8.322 skrzyń pomarańcz palestyńskich w całości zostały sprzedane jako towar nieclony, z tego 6.822 po 5 sh. za skrzynię i 1.500 skrzyń po 14 sh. za skrzynię; 3) 360 skrzyń grapefruits palestyńskich — sprzedano 310 skrzyń po 23 — 27 zł za skrzynię; 4) 133 skrzyń cytryn włoskich — wszystko sprzedano od 15 do 18 zł za skrzynię.

III. Na aukcji w dniu 10 bm. wystawiono: 1001 skrzyń cytryn włoskich, z których sprzedano 501 skrzyń, osiągając 30 — 32,50 zł na 1 skrzynię.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. urządziły dnia 7 maja br. przetarg, wystawiając 280 półskrzynek pomarańcz włoskich — towar komisowy firma „Hurtowoc" bez limitu.

Towar w całości sprzedano po 26,50 — 28 zł za skrzynię.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Włochy!

Ostatnio pomarańcze włoskie napotykały na rynku europejskim na silną konkurencję pomarańcz hiszpańskich, które wprawdzie gorsze gatunkowo, ponieważ towar jest już bardzo dojrzały i nieświeży, jednak sprzedawane były po tak niskiej cenie, że znajdowały chętnych nabywców. Inaczej przedstawia się sytuacja na rynku polskim, gdzie odczuwa się brak pomarańcz włoskich, wskutek czego zwyżkowała cena hiszpańskich.

Równocześnie pomarańcze włoskie, o ile chodzi o rynek polski, miały silną konkurencję ze strony palestyńskich, których cena jest dosyć przystępna. Oprócz tego pokazały się na rynku pomarańcze z Cypru. To spowodowało słabe zainteresowanie tym artykułem i zniżkę cen pomarańcz włoskich.

Słabo zapowiadają się zbiory owoców świeżych, jak gruszki, śliwki itp. gatunek jednak ma być zadawalniający.

Ostatnie notowania cen owoców suszonych: migdały 1.300 — 1.475 lirów w workach po 100 kg; orzechy 365 — 385 lirów w workach po 50 kg; pistacje 2.750 — 2.825 lirów w skrzynkach po 50 i 25 kg.

Nowe zbiory zapowiadają się dobrze, jedynie w Sycylii spodziewane są mniejsze zbiory od zeszłorocznych. Ceny nie są jeszcze ustalone.

Ceny cytryn włoskich: Ricioppi znakowana Limoni 300+1/3 360—67 lirów; Ricioppi znakowane Limoni 360+1/3 490 — 68 — 69 lirów; Palermo Verdelli 300—360, 490—75 lirów; Verdelli półskrzynki 150 — 80 lirów za parę; Verdelli półskrzynki 300 — 78 lirów za skrzynię.